

МОДЫ НА ЛЮБОЙ ВКУС 10

КОНТРАКТ «НИВА» И «ДЖИ-ЭМ» 8

ТОРМОЗА НА ШТУРМ ПИКа 191

ВАЗ-2114 ЧТО НОВОГО 43

МАСЛА ДЛЯ ХОРОШИХ МОТОРОВ 86

СТРАСТИ ВОКРУГ «ДВОРНИКОВ» 104

ISSN 0321-4249
04
9 770321 424014

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ! РАЗ В МЕСЯЦ, В ПЕРВУЮ СРЕДУ ВЫ МОЖЕТЕ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ (http://www.zr.ru) И ПО ТЕЛЕФОНУ (095) 207-10-58 С 10 ДО 19 ЧАСОВ ОБРАТИТЬСЯ К ГЛАВНОМУ РЕДАКТОРУ ПЕТРУ МЕНЬШИХ И СРАЗУ ЖЕ ПОЛУЧИТЬ ОТВЕТ.



Не кажется ли вам, что работа ГИБДД изначально нацелена на получение прибыли, а организация дорожного движения уже потом? PATRIOTUS

Согласен с вами и готов объяснить – почему. Критериев оценки работы автоинспекторов по существу нет. Как определить, хорошо ли сотрудник ДПС выполняет свои обязанности? По снижению аварийности, по отсутствию на его участке пробок, ям и бессмысленных знаков? Это все – лирика. А вот суммы штрафов – что-то реальное, осязаемое, а главное, не требующее никаких мозговых (и иных) усилий. Принес инспектор квитанций сегодня больше, чем вчера? Значит, работал лучше.

В редакцию пришло письмо из Кемерова: нам прислали план по штрафам, «спущенный» областным начальством. Авторы письма – сотрудники ГИБДД возмущаются, говорят, что видят смысл своей работы вовсе не в том, чтобы больше штрафовать водителей. Вот это радует! Если автоинспекторы на местах стали понимать, ради чего надо работать, может быть, что-то в деятельности ГИБДД начнет меняться к лучшему? Впрочем, подписей на кемеровском письме не было. А это уже наводит на менее оптимистические размышления.

Подозреваю, что материал о машине времени попал в третий номер случайно: он должен быть в апрельском – ведь вы любите нас разыгрывать! ГОРЕЛИК

Нет, розыгрыши выходят у нас в четвертом номере. А с изобретателем вы действительно можете связаться по указанному в статье e-mail. Кстати, попросите у него разрешения присутствовать при испытаниях…

Первого января вступил в силу новый Налоговый кодекс. Говорят, что одновременно отменен налог на двигатели объемом более 2500 см³. Так ли это? АЛЕКСАНДР

Летом 1999 года, в канун парламентских каникул, депутаты приняли Федеральный закон № 141-ФЗ «О налоге на отдельные виды транспортных средств». Вроде бы Дума преследовала благую цель – обложить налогом владельцев роскошных «роллс-ройсов» и «шестисотых», но в жизни получилось как всегда: больше всего пострадали рядовые жители Дальнего Востока и Сибири, купившие себе на голову подержанные японские иномарки с моторами более 2,5 л. Мы выступили против этого. Чтобы отменить закон, потребовалось несколько публикаций в нашем журнале и других СМИ. Но то, что было принято с такой помпой, отменили тихо (зачем публично признавать свои ошибки – это не в правилах нашей Думы…). С 1 января вступила в силу вторая часть Налогового кодекса и пресловутый закон № 141-ФЗ считается утратившим силу.

Хочу, чтобы журнал не оставил тему сидений для «самар». Вопросы безопасности одного из самых популярных автомобилей, пожалуй, важнее, чем новые «нивы-калины». Что предпринял ВАЗ, чтобы изменить конструкцию сидений? ДМИТРИЙ

Тему сидений мы, конечно, бросать не намерены – очередная публикация в этом номере. Что же касается реакции ВАЗа на провал «восьмого» кресла в нашем тесте, то она вполне в духе российских автопроизводителей: завод запросил дополнительную информацию, а далее… «молчание было им (нам) ответом».

Как поймать за руку милиционера, берущего взятки? Просто показать на него пальцем недостаточно – нужны улики. БУЛАТ

Знаете, Булат, ловить за руку милиционера-взяточника – не дело водителя. Есть другой способ, кстати, очень действенный. Направьте жалобу в местное управление ГИБДД (не забудьте указать номер жетона инспектора, если не запомнили имя и фамилию, хотя бы точное время и место встречи с ним), а вверху, там где вы пишите, кому адресована жалоба, обязательно пометьте: «Копия – ГУ ГИБДД РФ – МВД РФ». Эта строчка – гарантия, что местное управление вашего обидчика проверит. Кстати, копию, действительно, надо отослать в контрольно-профилактическое управление ГУ ГИБДД и в Управление собственной безопасности МВД РФ – тогда вашу жалобу проверят обязательно.

Около метро «Аэропорт» в Москве установлен электронный рекламный щит, который виден еще от метро «Динамо» (это около 2 км, кто не знает) и буквально ослепляет водителей. И вообще, постоянное мелькание рекламы отвлекает от дороги, а в темное время суток, кроме того, мешает восприятию световых сигналов других автомобилей. ЕВГЕНИЙ

О дорожной рекламе и безопасности движения заговорили еще в середине прошлого года. Поводом послужила страшная авария в Санкт-Петербурге: рекламный щит заслонял обзор и грузовик столкнулся с маршрутным такси. Управления ГИБДД на местах обязаны выявлять мешающие водителям рекламные щиты. На этот счет, как утверждают в Главном управлении, все получили строгие указания. Но это касается только той рекламы, которая непосредственно мешает обзору. Влияние же электронных щитов на безопасность движения практически не изучалось.

Вы затронули интересную тему о влиянии «отвлекающих факторов», и мы постараемся ее продолжить. В частности, заняться щитом у метро «Аэропорт», где электронное табло действительно ослепляет сильнее, чем дальний свет.

Как вы думаете, в каком автомобиле удобнее всего заниматься сексом? LORANS

Тут, наверное, сколько людей – столько мнений. Главное, чтобы женщина была любимой!

В ФЕВРАЛЕ СТРАНИЦУ «ЗА РУЛЕМ» В ИНТЕРНЕТЕ ПОСЕТИЛО 128 724 ЧЕЛОВЕКА.

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:





71 ПРООБРАЗ БУДУЩЕЙ «ЛАДЫ»?

94 «ПАДЖЕРО-СПОРТ», БРАТ ПИКАПА

6, 52, 84, 108, 152 **КОЛЕСО**

АКТУАЛЬНО

8 **ПРОЩАЙ, НОВАЯ «НИВА». ЗДРАВСТВУЙ, «ШЕВИ»?** (ВАЗ И«ДЖИ-ЭМ» ДОГОВОРИЛИСЬ)

10 **ВСЕ ЭТО БУДЕТ НОСИТЬСЯ** (АВТОСАЛОН В ЖЕНЕВЕ)

17 **ПРОВЕРКИ У ДОРОГИ** (КАЧЕСТВО БЕНЗИНА)

22 **ПОДНОЖНЫЙ КОРМ** (НРАВЫ)

26 **ОСТОРОЖНО: ЛЬГОТЫ!** (ТАМОЖНЯ)

28 **БЕЗ ПАНИКИ** (ГИБДД И ВОДИТЕЛИ)

ТЕХНИКА

34 **ВЫЗОВ ЗАУРЯДНОСТИ** («ПЕЖО-607»)

38 **МАЛЕНЬКИЙ – НЕ ЗНАЧИТ ДЕШЕВЫЙ** («АУДИ-А3»)

40 **ЛЮБИШЬ КАТАТЬСЯ?** («СИТРОЕН-КСАРА»)

43 **ВАМ, ОРИГИНАЛЫ!** (ВАЗ-2114)

44 **УЖИВЧИВЫЙ ХАРАКТЕР** («ОПЕЛЬ-КОРСА С»)

47 **ДАДИМ ЖАРУ ИНОМАРКАМ!** («ДЭУ-НЕКСИЯ» И «РЕНО-КЛИО СИМВОЛ»)

48 **ТАКСО-МОТОР** («ЖИГУЛИ» И «ВОЛГА» С ДИЗЕЛЕМ)

51 **КРЭШ-ТЕСТ В ПУТИ** («ОКА» ПОСЛЕ АВАРИИ)

54 **КАК «СКРУТИЛИ» ПИКАП** («КАПРАЛ»)

56 **ПОМОГУ, ЧЕМ СМОГУ** (СИСТЕМА СТАБИЛИЗАЦИИ)

60 **КРУ-ГОМ!** (МАНЕВРЕННОСТЬ)

64 **ПРАКТИЧНАЯ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ** (СЛОВАРЬ)

64 **ТИТУЛЫ И ПРЕМЬЕРЫ** («ГРУЗОВОЙ» САЛОН В БРЮССЕЛЕ)

68 **НОВИНКИ**

71 **ВЗГЛЯД ЗА ГОРИЗОНТ** («ПИТЕР-ТУРБО»)

72 **В МИРЕ МОТОРОВ**

КОМПАНИИ И РЫНКИ

78 **КАК МЕТЕТ СТАЛЬНАЯ МЕТЛА** (НОВЫЕ ХОЗЯЕВА УАЗа)

82 **ПОСТАВЩИК ДВОРА...** (КИРОВСКИЙ ШИННЫЙ ЗАВОД)

86 **КТО ПОПАЛ В ДЕВЯТКУ** (ЭКСПЕРТИЗА МАСЕЛ)

88 **ХОДОВОЙ ТОВАР** (ШИНЫ ДЛЯ «НИВЫ»)

90 **ТАБЛЕТКА ДЛЯ ВОЗБУЖДЕНИЯ** (ЭКСПЕРТИЗА РЕГУЛЯТОРОВ НАПРЯЖЕНИЯ)

92 **КАКИЕ ЦИЛИНДРЫ НОСЯТ В МОСКВЕ?** (ТОРМОЗНЫЕ ЦИЛИНДРЫ АЗЛК-2141)

94 **ДЖИП ДЛЯ «СРЕДНЕГО» РУССКОГО** («МИЦУБИСИ-ПАДЖЕРО СПОРТ»)

98 **УПОР ИЛИ ВАЛИК?** (НАКЛАДКИ НА СИДЕНЬЯ)



«НИВУ» СДЕЛАЕМ ВМЕСТЕ 8



ФОРМУЛА 1: ОТДЫХ ЗАКОНЧЕН 134



ЕСЛИ КУЗОВ НЕ В ФОРМЕ 200

100 РУССКИЙ «БОДИБИЛДИНГ» (ПОДДЕЛКА)

100 ТЫ И Я – МЫ ОБА ПРАВЫ... (ВОЗВРАЩАЯСЬ К ЭКСПЕРТИЗЕ БАТАРЕЙ)

МЫ И АВТОМОБИЛЬ

104 ПОЧЕМУ «ДВОРНИК» НЕ ЧИСТИТ? (СТЕКЛООЧИСТИТЕЛИ)

110 ВЯТСКИЙ УЗНИК (НЕПРАВЫЙ СУД)

112 НАМ ПОДВЛАСТЕН ЭТОТ ГОСТ (ЭКСПЕРИМЕНТ)

114 ЖЕНСКИЙ КЛУБ

116 СВОИМ ХОДОМ, НО КУДА? (РАРИТЕТЫ)

118 ЗАРУБЕЖНАЯ МОЗАИКА

120 50 ЛЕТ БЕЗ «ПРАВ»... (НИКИТА БОГОСЛОВСКИЙ)

122 ОТВЕТЫ ГИБДД

124 ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

126 УТОПИИ ПРЕСТОНА ТАККЕРА (БЫЛОЕ)

128 МНОГО ЛЕТ НАЗАД...

130 ШЕСТЬ ВОПРОСОВ – 66 ОТВЕТОВ (ПОЕЗДКИ В ЕВРОПУ)

134 НАЧАЛО – ЗА «КРАСНЫМИ» (ФОРМУЛА 1)

136 ТРИ РАЗНЫХ СЮЖЕТА (РАЛЛИ)

140 ДЛЯ «ВСЕХ ЗВЕЗД» НЕ ХВАТАЛО «ЗВЕЗД» (ТРЕК)

142 С МИРУ ПО ГОНКЕ

КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

146 КРЕПИТЕСЬ, СКОРО ЛЕТО! (ГОТОВИМ АВТОМОБИЛЬ К СЕЗОНУ)

150 КОНТРОЛЛЕР – НА КОНТРОЛЬ (КОНТРОЛЛЕРЫ ВПРЫСКА)

154 ПОМИРАТЬ НАМ РАНОВАТО (УФИМСКИЕ МОТОРЫ)

158 ТЕКТИЛЬЩИКИ («ТЕКТИЛ»)

160 ОТВЕЧАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ

162 НА НЕВИДИМЫХ ДОРОЖКАХ (РАССЛЕДОВАНИЕ)

164 КОТ В МЕШКЕ (ВЫБОР АККУМУЛЯТОРА)

165 НАМ ПИШУТ!

168 ДЛЯ КАМИКАДЗЕ («ВОЛГА» ИЗ МАГАЗИНА)

172 РАПОРТ ТЮВ (ДЕФЕКТЫ ИНОМАРОК)

174 «ВОДЯНОЙ» С ФИЛИППИН («ВОДОРОДОМОБИЛЬ»)

176 ВАЗ-21103

178 «БЫЧОК» (ЗИЛ-5301)

180 СОБОЛЬ (ГАЗ-2752)

182 АРБАЙТЕРЫ («ФОЛЬКСВАГЕН-Т4»)

186 СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

187 ДВА В ОДНОМ

СВОИМИ СИЛАМИ 189

ЦЕНЫ «ЗА РУЛЕМ» 217

ГАЗ И ФИАТ – СНОВА БРАТЬЯ?



В Турине в присутствии премьера российского правительства Михаила Касьянова глава холдинга «Сибирский алюминий» Олег Дерипаска подписал с итальянской компанией ФИАТ меморандум о реализации сразу нескольких совместных проектов. Общая стоимость контракта может составить около 1,5 млрд. долл., и, если все получится, ФИАТ на площадях Горьковского автозавода наконец-то начнет производство трех недорогих (в пределах 7–8 тыс. долл.) моделей легковых автомобилей – «Палио», «Палио Уикенд» и «Сьена». Кроме того, там же планируют собирать автобусы и легковые грузовики ИВЕКО, а также автомобильные двигатели. Как отметил Михаил Касьянов, технико-экономическое обоснование проекта будет готово в ближайшие месяцы, а его реализация может начаться уже в июне. Переговоры о сотрудничестве ГАЗа с ФИАТом ведутся уже несколько лет, и в последнее время ходили слухи об окончательной «кончине» СП. С приходом на завод «Сибала» дело, кажется, сдвинулось с мертвой точки.

ЗИЛОВСКАЯ КРУГОСВЕТКА



Завершилась уникальная экспедиция на трех грузовиках ЗИЛ вокруг света по маршруту Москва–Якутск–Уэлен–Северная Америка–Западная Европа–Калининград–Москва. Автомобили, взявшие в феврале 2000 года направление на восток, преодолели 45 тыс. км и вернулись в столицу год спустя, но уже с запада.

На первом, самом тяжелом участке пути три серийных трехосных автомобиля ЗИЛ-433420 со 170-сильными дизельными двигателями (модель ЗИЛ-645.1) сумели впервые в истории пройти непроходимый участок Чукотского полуострова от мыса Шмидта до поселка Уэлен. Раньше здесь уже пытались проехать американские «форды» и итальянские ИВЕКО – техника и люди не выдержали. Любопытно, что команду из двух инженеров ЗИЛа и трех водителей-испытателей возглавляла... женщина, итальянка Стефания Дзини (она, кстати, была и инициатором пробега). Экспедиция будет занесена в Книгу рекордов Гиннесса.



За прошедший год, по данным ГТК РФ, граждане и юридические лица России закупили за рубежом 71,7 тыс. новых легковых автомобилей на сумму 441,7 млн. долларов. В то же время российский экспорт легковых автомобилей за это время составил 112,6 тыс. штук на сумму 349,3 млн. долларов (из них 67,8 тыс. машин на 208,8 млн. долларов было поставлено в страны дальнего зарубежья). И по грузовикам похожая ситуация: в 2000 году Россия ввезла 10,3 тыс. грузовых автомобилей на сумму 150,5 млн. долларов, а вывезла 11,5 тыс. на 113,5 млн. долл. Причем 5,4 тыс. грузовиков (74,6 млн. долл.) было продано в страны дальнего зарубежья, включая США.

Подписано соглашение между правительствами РФ и КНР о совместном строительстве моста через пограничную реку Аргунь, который соединит населенный пункт Олочи Читинской области и город Шивэй китайского автономного района Внутренняя Монголия. Мостовой переход длиной 220 метров будет сооружен в кратчайшие сроки – за 6 месяцев (открыть его планируется уже в октябре этого года) и расширит связи приграничных районов двух стран.



В КОЛЬЦО... С ПОМОЩЬЮ ИНТЕРНЕТА

Мы уже писали, что по решению Президента РФ В. Путина вокруг Санкт-Петербурга должна быть построена кольцевая автотрасса (ЗР, 2001, № 3). Два года отведено на строительство так называемого Восточного полукольца, а замкнут его еще через несколько лет через Кронштадт (трасса частично пройдет по дамбе, частично – по тоннелям). Впервые тендер на столь крупное строительство (только Восточное полукольцо обойдется в 20 млрд. руб.!) государство в лице Росавтодора проводит через Интернет. Пять предложенных на сайте www.fad.ru лотов включат проектные работы, строительство почти 20 эстакад и развязок, новый мост через Неву и само дорожное полотно. Сроки установлены самые жесткие – церемония открытия магистрали назначена в канун 300-летия северной столицы в мае 2003 года.



И вот, наконец, в последний день февраля, на Женевском автосалоне было объявлено: СП – быть! Партнерами в нем выступают АвтоВАЗ (41,5%), «Дженерал моторс» (41,5%) и Европейский банк реконструкции и развития (17%). Общий объем инвестиций в предприятие – 332 миллиона долларов. Из них 100 миллионов АвтоВАЗа – в виде интеллектуальной собственности, инфрастуктуры, оборудования. Другие 100 миллионов долларов инвестирует «Джи-Эм», а оставшиеся 132 миллиона предоставит ЕБРР. Предполагается, что 20–25 тысяч машин будет предназначено только для продажи в Германии.

Планируется уже к осени 2002-го пустить конвейер нового завода, проектная мощность которого – 75 000 автомобилей в год – будет достигнута к 2004-му. И называться продукция СП будет «Шевроле-Нива». А с той, которая последние годы тревожила наше воображение под

ПРОЩАЙ, НОВАЯ «НИВА». ЗДРАВСТВУЙ, «ШЕВИ»? /ПРОРЫВ

АВТОВАЗ И «ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС» ОБЪЯВИЛИ О РЕАЛИЗАЦИИ СОВМЕСТНОГО ПРОЕКТА

именем «новая «Нива», придется проститься. Поставлено условие: прекратить выпуск модели до начала работы СП.

В общем-то, это понятно и разумно. Ведь теперь за «удочеренную» модель несет ответственность и «Джи-Эм». По логике вещей, сейчас должна начаться конкуренция за поставки комплектующих на СП – качество компонентов для «Шеви» не должно вызывать сомнений у иностранного партнера. Наша «Нива» начинает новую жизнь.

А может быть, новая жизнь начинается и у всей отечественной автомобильной промышленности? Инвестиции же ЕБРР и «Дженерал моторс» в Волжский автомобильный завод – начало широкомасштабной кооперации? На очереди – другие автозаводы, предприятия-поставщики… Рухнула еще одна стена недоверия к нашей стране!

Впрочем, не будем заглядывать так далеко. Достаточно и того, что уже есть: реальные перспективы совместного производства новой хорошей (и, заметьте, российской!) недорогой модели вседорожника. Ждать осталось недолго.

ТЕКСТ / ЕЛЕНА ВАРШАВСКАЯ
ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

Пока об СП в российском автопроме было больше разговоров, чем дела. Потенциальные инвесторы, как образно выразился один из вазовских руководителей, «стоят в дверях: сами не входят и других не пускают». Собственно, слова эти относились именно к «Дженерал моторс». Переговоры Волжского автозавода с этой именитой фирмой носили затяжной характер. Сначала – о совместной сборке модели новой «Астры». Потом, когда уже «Астра-3000» перестала быть новинкой, а финансовый кризис 1998 года сделал сборочные проекты в России невыгодными, – о выпуске новой «Нивы» при участии «Джи-Эм».

Эта идея выглядела привлекательно со всех точек зрения. У АвтоВАЗа есть модель вседорожника, соответствующая западным стандартам (при выполнении некоторых условий), и если начать ее массовый выпуск в ближайшее время, то спрос обеспечен. Но денег для организации такого производства, да еще с требуемым уровнем качества, у предприятия нет, а есть они (кстати, нужно-то, по мировым меркам, не так уж много) у «Дженерал моторс».

Участие «Джи-Эм» в производстве «Нивы» дает еще одно преимущество – более высокую репутацию модели, чем если бы ее выпускал АвтоВАЗ самостоятельно. Западный контроль качества, более совершенные технологии производства – что может быть удачнее для маркетинга?

Но время шло, новую «Ниву» уже начали потихоньку собирать на опытно-промышленном производстве АвтоВАЗа (в нынешнем году планировали произвести 2000 автомобилей), а ситуация с «Джи-Эм» так и оставалась неопределенной.


LIANA
Life In A New Age
Life In A New Age
BAR

ВСЕ ЭТО БУДЕТ НОСИТЬСЯ

/ВЫСТАВКИ, САЛОНЫ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ
ФОТО / ВЛАДИМИР КНЯЗЕВ, ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ

Швейцария принимала первый крупный европейский автосалон нового тысячелетия по праву. Здесь, где даже остановки в поездах объявляют на трех языках, а до границы соседнего государства рукой подать, повидали всякие автомобили и умеют их ценить.

Обстановка в выставочном комплексе «Пальэкспо» напоминала суету огромного супермаркета. Терпеливые родители с улыбкой щелкали «мыльницами», пока их веселые чада осваивали «феррари» и «роллсы». Но гораздо дольше посетители задерживались возле «товаров широкого потребления»: придирчиво обследовали салоны и багажники, нажимали изящные кнопочки, вдумчиво оценивали усилие при открывании дверей, в общем – выбирали...

ПРИГЛЯДЫВАЯСЬ К ЭФФЕКТНЫМ ЭКСКЛЮЗИВНЫМ НАРЯДАМ, ЕВРОПЕЙЦЫ ВСЕ ЖЕ ОСТАЮТСЯ ВЕРНЫ ПРАКТИЧНЫМ КОСТЮМАМ

КОСТЮМ НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ

Производители расстарались: на стендах большинства крупных фирм красовалась если не мировая или европейская премьера, то хотя бы новая версия известной модели.

ФИАТ претендует на лидерство в хит-параде нового сезона с хэтчбеком «Стило». Дизайнеры явно внимательно изучили опыт конкурентов, поднявших «новую волну». В результате вместо не очень выразительной «обмылочности» – стремительность и лаконичность. Автомобиль получился запоминающимся и, как положено гражданину объединенной Европы, космополитичным. Кстати, новое стильное имя ФИАТа выбрано в расчете на разноязычное понимание. Трех- и пятидверные «Стило» скоро сменят на конвейере парочку «Брава/Браво».

Французский ответ – «Пежо-307» – похож одновременно на «обаяшку» 206 и самого светского из львов, седан 607. Может, поэтому машина показа-

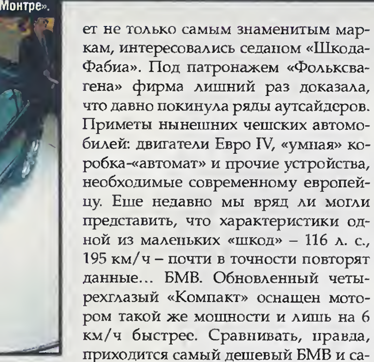


«ФИАТ-Стило» – новая грань из Италии.



«Пежо-307».

«Шкода-Монтре».



лась несколько эклектичной. Покупателям предлагают два кузова – трех- и пятидверный, три мотора – 1,6- и 2-литровые бензиновые мощностью 110 и 127 л. с. и 90-сильный турбодизель, шесть вариантов отделки.

Те, кто привык экономить и доверяет не только самым знаменитым маркам, интересовались седаном «Шкода-Фабиа». Под патронажем «Фольксвагена» фирма лишний раз доказала, что давно покинула ряды аутсайдеров. Приметы нынешних чешских автомобилей: двигатели Евро IV, «умная» коробка-«автомат» и прочие устройства, необходимые современному европейцу. Еще недавно мы вряд ли могли представить, что характеристики одной из маленьких «шкод» – 116 л. с., 195 км/ч – почти в точности повторят данные... БМВ. Обновленный четырехглазый «Компакт» оснащен мотором такой же мощности и лишь на 6 км/ч быстрее. Сравнивать, правда, приходится самый дешевый БМВ и самую дорогую «Фабию».

Европейское объединение наций затронуло и автомобили – их классы сближаются. Вчерашние малыши повзрослели и оделись во взрослые костюмы, а для их старших братьев портные уже подготовили...

ВЕЧЕРНИЕ ПЛАТЬЯ

«Фольксваген» готов теперь потягаться не только с «Ауди» и «пятерками» БМВ, но и с чопорным «Ягуаром». Судите сами: под капот полноприводного «Пассата» поставили W-образную «восьмерку» объемом 4 л и мощностью 275 л. с. С ней обычный с виду седан достигает заветных 250 км/ч. Кстати, любителей дальних путешествий тоже не обделили – одновременно представленный универсал с ветерком доставит объемный скарб.

Такой «нарядный» немец покруче иной гордой британской «кошки». Самый доступный «Ягуар Х» – родственник «Форда-Мондео» (впервые у «Ягуара» поперечный двигатель) – как и «Фольксваген», полноприводный. Однако его моторы «всего лишь» шестицилиндровые, 187 и 234 л. с. В Швейцарии «Мистер Икс» стоит от 31 до 37 тысяч долларов. Для породистого автомобиля с легендарным именем – недорого.

«Фольксваген-Пассат W8».

«Шкода-Фабиа».





«Ягуар X».



Новое лицо «Компакта» от БМВ.

Хозяин «Ягуара» – «Форд» представил «Мондео ST220». Автомобиль назвали концептом: скорее всего, из лукавства. По сути, машина с 220-сильным двигателем и спортивными настройками – топ-версия обычного «Мондео», претендент на роль главы европейского семейства.

Тот же ход использовала «Шкода», показав седан «Монтре». Заявление фирмы: «Автомобиль всего лишь плод фантазии дизайнеров, навеянный комфортабельными престижными «шкодами» 20–30-х годов», – видимо, мягкое прощупывание интереса публики. Престижную «Шкоду» можно без труда запустить в серию: вот и образец (чтобы не сказать близнец) недалеко, на соседнем стенде – все тот же «Пассат».

Кто-то делает шоу-стопперы из серийных машин. А компания «Рено», напротив, объявила, что эффектный «Вель Сатис», гвоздь фирменной экспозиции, скоро станет серийным. А ведь авангардный дизайн, который руководство «Рено» называет «истинно французским», наверняка воспримет не каждый.

Автомобиль нацелен на сектор рынка, где властвуют «Мерседес-Бенц Е» и БМВ серии 5. Здесь же за место под солнцем борется уже серийный «Ситроен-С5», сменивший ветерана ХМ. В активе «Ситроена» богатый набор двигателей, более традиционная, чем у «Рено», внешность, фирменная подвеска «Гидрактив-3» и два типа кузова. Универсал «Брик» представили здесь – в Женеве.

Вообще, мода на спортивный образ жизни вызвала в Европе повышенный интерес к универсалам. Редкая модель обойдется без грузопассажирской модификации, причем ее стараются выпустить как можно скорее (иногда даже вперед седана, как в прошлогоднем Париже поступила «Шкода» с моделью «Фабиа»). Вот и у «Ровера-75» появился брат – универсал «Турер». В комплекте к нему фирма выставила три «наточенные» версии моделей 25, 45 и 75 – конечно же, под знаменитой спортивной маркой MG.



«Опель-Астра Кабрио».

ОБНОВЫ НА ЛЕТО

Выбор кабриолетов в весенней Женеве, по традиции, широк: от крохотного «Смарта» до массивного «Бентли».

Премьера этого сезона – «Опель-Астра Кабрио» красовался сразу на двух стендах – фирменном и «Бертоне»: ведь его, как и купе, будут делать на заводе итальянской фирмы. А лучшим кабриолетом года назван «Пежо-206 СС».

В начале марта в Женеве вдруг повалил снег. Наверное, владельцы новеньких львят ждут не дождутся, чтобы, нажав заветную кнопку, убрать «кепку» в багажник.

«Форд-Мондео ST220».



«Пежо-206 СС».





«Рено-Вель Сатис».



«Ситроен-С5 Брик».

«Ровер-75 Турер».

Итальянцы не менее настойчиво, чем французы, немцы и британцы, пытаются завоевать симпатии среднего класса. Новейшая «Лянча-Тезис», видимо, скоро займет место не оправдавшей надежд «Каппы». Злые языки моментально окрестили дизайн корейским. Однако «Тезис» – скорее, воспоминание о знаменитых моделях 50-х, когда дела фирмы (еще независимой!) неуклонно шли в гору.

Американцы, «отстрелявшись» в Детройте (см. ЗР, 2001, № 3), выглядели на европейском фоне бледно. Большие вседорожники, в том числе новые «Джип-Чероки» и «Шевроле-Трейлблейзер», никогда не будут хозяйничать на дорогах Старого Света.

Жители Западной Европы зажиточны, но консервативны. В густом уличном потоке нечасто встретишь «японца», тем более «корейца». Азиатские производители не отчаиваются, настойчиво предлагая удобные...

КИМОНО И САРИ

Женевский дебютант мини-вэн «Тойота-Авенсис Версо» не может похвастаться оригинальной внешностью, зато вместителен. Обещают, что двухлитровый 116-сильный дизель в городе будет «кушать» всего 8,1 л солярки.

Еще одна мировая премьера, и вновь мини-вэн – «Сузуки-Лиана» (в Японии – «Аерио»). Компактный вагончик с передним или полным приводом сделан на базе «Балено», моторы 1,3 и 1,6 л – не слишком «злые», зато список базового оборудования по-японски длинный, а уж опций – читать устанешь. Если сочетать все это с невысокой ценой (а скорее всего, таковой она и будет), то можно рассчитывать на симпатии прижимистых европейцев.

Культ универсальности затрагивает сегодня даже модели «узкого применения». Роторная «Мазда RX-8», впервые показанная в Европе, в отличие от своих спортивных предков, четырехместная и даже... четырехдверная!



«Мицубиси-Лансер Эво VII».

«Мазда RX-8».



«Лянча-Тезис».





«Тата-Сафари».



«Тойота-Авенсис Версо».

Две небольшие дверки без наружных ручек не портят экстерьер, зато делают машину удобнее. Вместо тесноты купе – почти семейный автомобиль с 250-сильным мотором.

«Хонда» и «Мицубиси» тоже не оставили посетителей без новинок. Первая показала трехдверный вариант нового «Сивика», а «Мицубиси» угостила фирменным блюдом – новым, уже седьмым «Лансером Эво», пока с правым рулем.

Непотопляемая «Дэу» при всех финансовых неурядицах не только не отказалась от участия в мотор-шоу, но и обновила, правда, косметически, почти весь модельный ряд. А «Хёндэ» представила наследника «Галлопера» – большой полноприводный вседорожник под неблагозвучным для русского уха названием «Терракан».

Настойчивость японских и корейских концернов послужила примером для индийского автомобилестроения. В этом году фирма «Тата» даже подготовила европейскую премьеру – вседорожник «Сафари». Отделкой салона с неаккуратно подогнанными деталями и страшноватыми черными саморезами он напоминает продукцию отечественного автопрома. Но упорство индийской фирмы в создании новых моделей и организации стенда вызывает уважение. Особенно на фоне «уголка» ВАЗа с неулыбчивыми стендистами и дефицитом пресс-релизов.

Практичность ценят, но даже выдержанным европейцам хочется приобщиться к автомобилям «ручной выделки». Не каждый по дороге с работы заскочит в шоу-рум «Бентли» или «Мазерати», а здесь, в «Пальэкспо» все «аристократы» собраны под одной крышей и открыты. Посмотрим, что на сей раз скроили...

ТВОРЦЫ ВЫСОКОЙ МОДЫ

Самая громкая премьера в стане спортсменов – «Астон-Мартин V12 Вэнквиш» – удачное соединение современного стиля и фирменных традиций 50-х. Максимальная скорость – 305 км/ч; разумеется, такого «зверя» негоже сдерживать на 250-ти. «Порше» и «Феррари» показали уже засвеченные в Детройте модели: немцы – 911 GT 2, кудесники из Модены – F550.

Но все это цветочки по сравнению с

ДОМАШНИЕ ЗАГОТОВКИ

В Швейцарии нет мощных автомобильных предприятий, зато есть богатые традиции. В первой трети XX века богатые европейцы ценили престижные «мартини» и «пик-пик» (последние даже называли швейцарскими «роллс-ройсами»), сделанные с типичными для здешних ремесленников точностью и основательностью. Знаменитые фирмы считали за честь, если на их шасси ставили кузова женевского ателье «Ганглофф». Марк Биркигт, прославивший Испанию и Францию знаменитыми «испано-сюизами», родился на берегу Женевского озера. Швейцария подарила Америке Луи Шевроле, а России – Жюльена Поттера, отца первых «руссо-балтов».

Сегодня небольшие местные фирмы ежегодно удивляют авангардными шоу-стопперами. В этом году поток посетителей замирал возле «Ринспида-Авантаж R^{one}», который, несмотря на вполне обычный 120-сильный мотор, две милые девушки «заправляли» фруктами.

«Сузуки-Лиана».





«Бугатти-ЕВ 16.4 Верон».

«Астон-Мартин V12 Вэнквиш».

«Опель-Астра купе OPC X-treme».

«Пининфарина-Си».



«Итал Дизайн Твенти-Твенти».

«Бугатти-ЕВ 16.4 Вейрон». Рядом с распластавшимся на блестящем полу купе выставили красавца – двигатель мощностью 1001 л. с.! Представители фирмы утверждают, что чудо (или чудовище!) можно будет купить в 2003-м. Интересно, почем?

Заглянуть в будущее очень заманчиво. Вон сколько вокруг необычных машин! Концепты демонстрировали...

ОДЕЖДЫ НА ЗАВТРА

«Вольво» в последнее время выдает прототипы едва ли не чаще, чем серийные новинки. «Шведский SUV» – модель АСС и «безопасный концепт» SCC, напоминание о знаменитом некогда «Вольво-1800 ES», приехали в Женеву из Детройта. Но стенд без нового концепта выглядит несолидно. Нет ничего проще! Берем свежий «Вольво-S60», немного ретушируем внешность, приспосабливаем пятицилиндровый 300-сильный мотор, шестиступенчатую коробку передач, спортивную подвеску, начиняем машину умной электроникой, управляющей всем и вся, – готов «Вольво-РСС», «совершенный концепт-кар».

Куда дальше от жизни, хотя и гораздо эффектней, творения знаменитых итальянских кутюрье. Но высокая мода держится на серийных агрегатах. В изящной футуристической «Пининфарине-Си» стоит «ситроеновская» 3-литровая «шестерка», в роскошном спортивном «Твенти-Твенти» от «Итал Дизайна» скрыты узлы «Астон-Мартина», а авангардно-рациональный «Бертоне-Фило» – родственник «Опелю».

Свою ноту в ностальгическую мелодию – нынешний дизайнерский хит – внесли испанцы. Барселонская фирма «Масель» в память о знаменитых классиках 20-х–30-х годов показала проект «Испано-Сюиза К 8». Внутри все, как у настоящих машин – 360-сильный V8, современная электроника. Остается только дождаться, пока кто-нибудь возьмется за производство.

Японцы продолжают трудиться на ниве гибридизации. Изюминка симпатичной «морковки» – «Мазды-МХ Спорт Турер» (фото – на обложке) – силовая установка из двухлитрового бензинового двигателя и 40-киловаттного электромотора. Вот он, современный гармоничный автомобиль – экологически чист, универсален, спортивен. «Тойота», подчеркивая, что гибридомобили пора воспринимать как реальность, одела свой полноприводный «Е-фо гибрид» в приукрашенное платье серийной «Превии». Весной начнутся продажи в Японии, а там, глядишь, и в Европе.

Машины, еще вчера казавшиеся порождением фантазии автомобильных модельеров и закройщиков, незаметно, как новый век, приходят в нашу жизнь, становятся привычными. А в названиях концептов уже фигурирует год 2020-й... В женевском доме моделей «Пальэкспо» можно было не только выбрать удобный костюм, но и прикинуть: что будут носить завтра. ЗР

БУЙСТВО КРАСОК

На многих стендах демонстрируют широчайшую палитру цветов, в которые окрашивают автомобили. Однако едва ли не треть машин в «Пальэкспо» – модного серо-стального колера. У «Порше» все семь автомобилей – серые! Правда, разных оттенков.

Насколько «нарядно» выглядят стальные машины на сером московском снегу, знают читатели российских автомобильных журналов. Но и для мотор-шоу столько металла – явный перебор. Господа производители, пожалейте фотографов!



«Испано-Сюиза К 8».

ПРОВЕРКИ У ДОРОГИ

ТЕКСТ / ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН



ИНОГДА ПОД ВИДОМ ТОПЛИВА В БЕНЗОБАК МОГУТ НАЛИТЬ ТАКОЕ…

Так должно быть везде! Пробы отбирает специалист московской транспортной инспекции.

По данным Российского топливного союза, в «образцовой» Москве сегодня продается 17%, мягко говоря, «некачественного» бензина, а в целом по России – около 40%. В разных регионах эта цифра «гуляет». Например, в Московской области, которая начинается в 20 км от Белого дома и здания Госдумы, – 46%.

Позвольте, а как же система контроля АЗС, санкции в виде штрафов, изъятия лицензий, суда, наконец? Чтобы составить представление о том, как это все действует, было решено выехать за пределы Москвы в рейд.

При слове «рейд» почему-то всегда вспоминается война и бородатые партизаны, нападающие глубокой ночью на вражеский штаб. Или работники прокуратуры с помощниками в масках, врывающиеся куда-то, чтобы изъять секретные бухгалтерские документы. Как бы то ни было, рейд, который мы проводили совместно с работниками транспортной инспекции в Твери, представлялся поначалу как событие из ряда вон выходящее. Ожидался, как минимум, внезапный «наезд» на АЗС с попыткой автозаправщиков замести следы преступлений… Ничего подобного не случилось.

КАК ЭТО ДЕЛАЕТСЯ В ТВЕРИ

В рейд по качеству бензина Сергей Данилов, ведущий специалист Российской транспортной инспекции по Тверской области, отправился на редакционном автомобиле ЗР. В автопарке инспекции машин немало: есть УАЗы, «жигули», «нивы», и все они практически весь январь простояли на приколе – не было денег на бензин. Министерство не перечислило.

Первая же АЗС, к которой мы подъехали, как картинка: выкрашенная в яркие цвета, новая, современная, все ТРК (топливно-раздаточные краны, по-простому «пистолеты») германского производства, обслуживающий персонал одет в чистую форму… Загляденье! В городе и на трассе Е-95 владелец – фирма «Ратмир-Сервис» содержит еще 11 АЗС, и все, говорят, такие: с мойками, шиномонтажом, кафе.

Сергея Данилова здесь, видимо, хорошо знают – беспрекословно пропускают во все помещения, выдают требуемые документы. Просмотрев их, он выходит удовлетворенным – все в порядке. Мы, правда, про себя удивились: никаких проб топлива инспектор не делал. Но он ведущий специалист – ему и виднее…

Следующая красавица АЗС принадлежала другой крупнейшей местной сети – «Концерн «Евротар». Все документы, лицензии и сертификаты на топливо тоже в полном порядке. Впрочем, далеко не все 223 АЗС Тверской области могут похвастать современным европейским оборудованием. Да и местные водители рассказывают многочисленные «страшилки» про «стукнувший» сразу после заправки движок. Особенно много нареканий на бензин фирмы «Макон» – говорят, что те делают его по так называемой «весельной» технологии, смешивая вручную в примитивных емкостях газовый конденсат (октановым числом 45!) с различными присадками. Страшно представить, что будет с двигателем после знакомства с таким «бензином»… А что думает по этому поводу защитник наших с вами интересов – транспортная инспекция?

– До нас доходили подобные разговоры об этой фирме, – говорит начальник отделения Геннадий Бердников. – Но, к сожалению, мы не можем это доказать. Проб топлива не делаем – единственная лаборатория в области, которая может провести квалифицированный анализ, принадлежит АО «Тверьнефтепродукт» (которое, в свою очередь, принадлежит «Сургутнефтегазу»), куда нас не допускают.

Так что пока за качеством бензина в Тверской области следят по бумагам, предоставленным… самими АЗС. А вы можете себе представить владельца бензоколонки, который покажет инспектору документ о том, что его бензин не соответствует ГОСТу? Такому место не в бизнесе, а в сумасшедшем доме…

– Ни одного случая, чтобы мы наказали какую-то фирму за торговлю некондиционным топливом, оштрафовали или отозвали лицензию, не было, – честно признается Сергей Данилов. – Если наказывали, то в основном за нарушения правил противопожарной безопасности или ГОСТов при проведении строительных работ.

А КТО НЕ ХОЧЕТ...

Что происходит в других городах и регионах, узнать, к сожалению, непросто: с некоторых пор Российская транспортная инспекция в большинстве субъектов федерации (Тверь в их число пока не попала) контролем качества топлива не занимается, оставив эту грязную работу неизвестно кому (зато, сохранив по-прежнему «сладкие» функции – лицензирование АЗС и перевозочной деятельности). Поэтому никаких статистических данных РТИ не имеет. Короче говоря, у государства нет сегодня единой политики в этом, отнюдь не второстепенном деле и заниматься качеством топлива в стране может кто хочет. А кто не хочет, может и не заниматься. Вроде бы совершенно не важно, что зальют в бензобаки тридцати с лишним миллионам российских автомобилей, сколько после этого проживут их движки и сколько денег утечет в «тень». Такая, видите ли, ерунда...

Правда, в некоторых регионах России флаг, выпавший из слабых рук транспортных инспекторов, обещают подхватить работники создаваемых в недрах Министерства топлива и энергетики инспекций нефтяных. Их на это сподвиг приказ уже бывшего министра Калюжного. Но опять же неизвестно, в каких регионах нефтеинспекции уже созданы и выполняют свои обязанности по проверкам качества топлива, а в каких – только собираются. Один положительный пример нам уже смогли привести – нефтеинспекция Тюменской области. Там молодой отдел контроля качества нефтепродуктов взялся за дело рьяно: в прошлом году его инспекторы отобрали почти полторы тысячи проб на нефтескладах и АЗС. По результатам анализов 287 (20,3%) из них признаны не соответствующими требованиям ГОСТа и ТУ по показателям качества (выше всего – 28,3% – претензий по дизельному топливу). Забраковано 13 757 тонн нефтепродуктов почти на 100 млн. руб., у четырех предпринимателей были приостановлены лицензии, 12 руководителей АЗС привлечены к административной ответственности, а по наиболее злостным нарушителям информация была передана в правоохранительные органы и прокуратуру. Таковы данные только по одной области.

СПАСИБО ЗА ШТРАФ...

Это, конечно, радует, что хотя бы в Тюмени поймали за руку тех, кто разбавляет бензин и подмешивает в него всякую гадость, и что они будут наказаны. Только вот как?

– Проблема в том, что наказания, установленные по закону, неадекватны серьезности нарушения, – считает президент Российского топливного союза Сергей Борисов. – Штраф за продажу некачественного бензина – 50 МРОТ, то есть меньше 200 долл. Это просто смешно! Нечестный предприниматель, используя разные лазейки, за день может получить прибыль, в сотни и тысячи раз превышающую этот штраф! И механизм отбора лицензии очень сложный – это сделать может только суд, и у транспортной инспекции нет для этого ни сил, ни специально подготовленных юристов, поэтому максимум что делается – отзывают временно (на 3 месяца) лицензию. Так что результаты проверок часто остаются лежать мертвым грузом...

Согласен с ним и Александр Завражин, начальник отдела лицензирования АЗС, экологии и безопасности на транспорте Московской транспортной инспекции (может быть, единственной транспортной инспекции России, где регулярно отбирают пробы на качество топлива).

– У нас нет радикальных мер воздействия на нарушителей. В декабре прошлого года мы обращались в правительство Москвы с просьбой увеличить штрафные санкции до 1000 МРОТ, но получили отказ – это противоречит действующему КоАП, где верхняя планка штрафов установлена в 100 МРОТ. Московская городская дума два года назад приняла специальный закон «Об ответственности за реализацию некачественного моторного топлива», где сказано, что в случае продажи ГСМ, не соответствующих ГОСТам, незаконно полученная прибыль изымается. Только вот никто не может пока сказать, как именно подсчитать размер этой незаконно полученной прибыли, а также объяснить, как ее изымать. Разработчики закона не прописали такой механизм.

Словом, в нашей «правовой» стране можно по закону (!) легко схлопотать 15 суток ареста за спор с инспектором ГИБДД и по закону же – регулярно гнать «бензин» из газового конденсата, получать при этом сверхприбыли и время от времени платить штрафы из карманных денег. Вот такая «логичная» политика у нашего государства! Хотя, если не проверяют качество топлива – нечего и наказывать. Есть логика...

Больше всего такое положение изумляет иностранцев. Джефф Фрэнкс, глава представительства «Бритиш Петролеум» в России, никак не может понять, что же это за «честная конкуренция», когда одни вкладывают капитал в строительство современных автозаправочных комплексов, следят за качеством топлива, а в это же время рядышком можно совершенно спокойно продавать под видом бензина непонятно что и уходить еще при этом от налогов.

Господин Фрэнкс работал во многих странах, но такого не встречал нигде. Возмущенный, он разослал письма во все заинтересованные инстанции, где предложил ввести жесткую систему штрафов, чтобы исключить случаи продажи некачественного топлива. Например, обнаружили незначительные отклонения от ГОСТа – АЗС или поставщик топлива выплачивают штраф 1000 долл.; отклонения значительные – штраф увеличивается до 2000–10 000 долл. Попался во второй раз – плати от 4 до 20 тыс. долл. и проверять тебя будут не реже раза в месяц. Ну а если и в третий раз нарушил – АЗС должна быть закрыта на срок не менее 3 месяцев, а поставщику запрещено работать на рынке в течение года. Меры, конечно, строгие, но справедливые. По словам г-на Фрэнкса, подобные существуют во всем цивилизованном мире. Только не у нас... **ЗР**



Современные АЗС – это еще и место, где можно перекусить, отдохнуть, позвонить домой...

/ЭХ, ДОРОГИ

ПОДНОЖНЫЙ КОРМ

МОЖНО ЛИ ПАСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ КОНЕЙ НА АСФАЛЬТОВЫХ ЛУГАХ?

ТЕКСТ / ГЕННАДИЙ РЯБЦЕВ

Поводом к журналистскому расследованию стала реклама в одной из саратовских газет: «Фирма покупает асфальт б/у. Оплата наличными сразу». Тут же вспомнилась история восьмилетней давности – после первой волны подорожания бензина, когда народные умельцы стали делать жидкое топливо из кухонного газа, древесных чурок и битума, мы тоже перепробовали все эти методы. Заказав по почте брошюру анонимного автора, сварили по чертежам установку для крекинга и действительно получили из четырех ведер асфальтовых обломков почти десять литров отличного бензина – эксперты НАМИ обнаружили в нем 94% изооктана C_8H_{18}. Они же подтвердили, что никакого чуда здесь нет – высокотемпературное расщепление тяжелых углеводородов описано в школьном учебнике по химии. Рекомендовать сие читателям мы не решились, ведь рядовой автолюбитель вряд ли сможет легально доставать тонны такого сырья, да и жечь кубометры магистрального газа для нагрева реактора будет по копеечным «кухонным» расценкам, то есть за счет всех нас… И вот, похоже, кто-то вновь взялся за старое – срочно выезжаем в Саратов!

Бетонный забор у одного из волжских затонов, ворота с вывеской «Прием асфальта», очередь небритых личностей с тележками и густой, валящий с ног запах кипящего битума… При слове «журналисты» приемщик повел себя весьма неадекватно, и чтобы не вступать с ним врукопашную, пришлось ретироваться, ничего толком не выяснив. Ясно было лишь то, что из асфальта здесь действительно гонят бензин и, судя по наколкам на пальцах, у «крекингмена» уже есть, как минимум, две «ходки»…

Куда радушнее встретил столичную прессу начальник областного УВД Олег Самсонов. Угощая нас чаем, полковник, как водится, сетовал на несовершенство законов, мешающее милиции навести порядок.

– Откуда асфальт берут? С дорог, разумеется! Обыкновенной столярной стамеской можно за час нарубить центнер «вторсырья». По 30 копеек за кило сдал – как раз на пол-литра водки хватит. А мне что делать – посты на каждом километре выставить? Или прижать коммерсантов? Но у всех таких фирм официальные лицензии на скупку асфальта – этот вид деятельности не запрещен. Мол, «очищаем кюветы от строительного мусора». Это ж каким идиотом надо быть, чтобы разрешить прием чего-либо от населения?! Видели, что у нас на опорах ЛЭП вместо проводов? Сваренный в стык арматурный пруток. А весь алюминий, не говоря уже про медь, в области давно сдан. Тем самым населением… Вот и сейчас лечим не болезнь, а симптомы. Раз в неделю докладываю Аяцкову (губернатор – **ред.**) о мерах по борьбе со «стамесочниками», созданы





спецотряды, за год задержано семьсот человек. Но СИЗО ведь не резиновый – приходится отпускать…

Потрясенные прогнозом саратовского шерифа о скором исчезновении дорожной сети Поволжья, мы, по его совету, поехали на «Крупу» – там, в скверике у знаменитой пивной на площади Крупской обычно отдыхает интересующий нас контингент.

Подружиться с завсегдатаем тусовки было делом техники и пары кружек за счет ЗР. И вот нас знакомят с одним из «шахтеров» – так называют себя охотники за асфальтом. Валера (в прошлой жизни, кстати, уральский горняк) и впрямь похож на шахтера: темные веки, черные прожилки на ладонях и характерная речь. «Уйти в ночной забой», «до́быча» с ударением на «о» – это все про изнурительный труд до зари на отдаленных участках сельских шоссе. Под утро его старый «жигуленок», просев до земли, ползет на разгрузку – жалко машину, но ведь оплата сдельная… А безлошадных «шахтеры» за коллег не считают и называют «крысами» – те, с рюкзаками и тележками, охотятся в пригородах и вдоль автобусных маршрутов.

– Надо же совесть иметь, – возмущается Валера. – Как можно ковырять трассу федерального значения? Вот, скажем, тупиковую дорожку к заброшенной ферме – другое дело. Я, например, сейчас веткой к одному пионерлагерю занимаюсь, да и то, ровненько по краям снимаю. Зачем им четыре метра ширины – трех вполне достаточно…

Постепенно хмелея, наш визави погрузился в воспоминания. Казалось, недавно он с голодухи стучал по мостовой не стамеской, а каской, но не скатился, как многие, на дно, сохранил жилье и семью, всегда находя способ заработать. «На асфальте» всего два года, до этого долго валялся по больницам – чуть не убили лопатами садоводы, когда выламывал медные обмотки из их трансформатора.

Деликатно меняем тему – расскажи, мол, о «крысах».

– В основном, бомжи они да алкоцавты. В забой ходят кодлом, человек по сто–триста. Шофера лютуют, видя, как они курочат дороги, а попробуй хоть одного задави – растерзают вместе с машиной… Да вы сами их увидите, если поедете в Москву не по «челябинке», а через Тамбов.

Ясной, морозной ночью берем курс на Ртищево. Спустя час дорога круто пошла вниз к реке и взорам открылась «Долина факелов»… Впереди, в черноте широкой поймы Медведицы мерцают сотни огоньков, растянувшиеся лентой на добрый километр. Спустившись накатом к мосту, мы погружаемся в царство сюрреализма – противоестественный, словно из фильма ужасов, антураж парализует сознание… Ожесточенный стук молотков по стамескам, коптящее пламя солярки в жестяных банках и серые, шевелящиеся тени… Переваливаясь на ухабах того, что еще недавно было дорогой, мы с опаской пробираемся сквозь этот кошмар и припавшие к земле существа, сверкая в лучах фар глазами, нехотя отползают в стороны…

***P. S.** Через месяц, когда пережитое почти забылось как дурной сон, автор этих строк проезжал по делам в окрестностях подмосковного Подольска. Лужа с рваными краями на обочине показалась странной – остановлюсь-ка, гляну. Прорези в асфальте шириной в пару сантиметров опоясывали бахромой заполнённую водой яму – это были следы стамески…* ЗР

(Продолжение темы – на с. 249.)





ОСТОРОЖНО: ЛЬГОТЫ! /ТАМОЖНЯ

НА ВОПРОСЫ ЗР ОТВЕЧАЕТ
НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ГИБДД МВД РФ ГТК РОССИИ ОЛЕГ ЛАТЫПОВ

– С 1 января этого года изменен процесс таможенного оформления транспортных средств, ввозимых в Российскую Федерацию физическими лицами (приказ ГТК РФ № 741 от 21.08.00, зарегистрирован Минюстом РФ 03.10.00, рег. № 2409). Мы уже писали, что отныне, прежде чем ввезти автомобиль, необходимо оставить денежный залог в таможенном органе по месту жительства (ЗР, 2001, № 1). Сигналы же, поступающие в редакцию, говорят о другом: оформить ввезенный в страну автомобиль можно далеко не на любом таможенном посту.

– Это действительно так. ГТК определил, где жители некоторых (не всех!) регионов могут произвести таможенное оформление ввозимых автомобилей.

Брянская, Калужская и Смоленская области – таможенный пост «Автотранспортный» Центральной акцизной таможни (Москва, ул. Б. Очаковская, 47 а);

Новгородская область, Карельская Республика и часть Ленинградской области (для проживающих в зоне деятельности Выборгской таможни) – Северо-Западная акцизная таможня (Санкт-Петербург);

часть **Ставропольского края** (проживающие в зоне деятельности Минераловодской таможни) – Ставропольская таможня;

Республики Калмыкия и Северная Осетия-Алания – Ростовская таможня;

Республика Татарстан – Чувашская таможня (в связи с созданием Татарстанской таможни этот порядок может быть пересмотрен).

Принятое решение не противоречит Таможенному кодексу РФ: ст. 127 ТК дает ГТК России право определять таможенные органы для таможенного оформления отдельных категорий товаров и транспортных средств. В то же время это во многом вынужденная мера, цель которой – исключить нарушения законодательства.

– В чем конкретно они выражались?

– В таможнях, исключенных из списка, отмечались многочисленные факты неправомерного освобождения от уплаты таможенных платежей. (Это не касается Татарстанской таможни в составе Приволжского таможенного управления – ее просто раньше не было.) Особенно часто применяли там связанные с транспортными средствами льготы, которые не предусмотрены ни таможенным, ни налоговым законодательством. Это когда автомобили декларировались от имени чернобыльцев, героев Советского Союза и России, позднее – как ТС, ввезенные с территории Республики Беларусь. Отказ таможенных органов (напомню, в соответствии с требованиями законодательства!) освободить от уплаты платежей вызвал многочисленные обращения граждан в суды. Последние нередко выносили решения в их пользу, освобождая от уплаты таможенных платежей. Мы считали это неправомерным и обжаловали судебные решения, вплоть до Верховного Суда РФ. Теперь ситуация изменилась, и все принятые ранее решения подлежат отмене.

К сожалению, практика вынесения судами решений об освобождении по каким-либо основаниям от уплаты таможенных платежей продолжается поныне. Причем, как правило, речь идет о дорогих новых иномарках выпуска 2000–2001 года, когда таможенные платежи составляют около 50% их стоимости. Чтобы не платить, ищут все новые лазейки в законодательстве.

– Чернобыльцы, герои... Кто следующий?

– Беженцы и переселенцы из стран СНГ. В соответствии с межправительственными соглашениями, которые заключены рядом государств СНГ, предусмотрены льготы для ввоза личного имущества лиц, переселяющихся в Россию на постоянное место жительства. В ряде мест, например, в регионе деятельности Южного таможенного управления, зарегистрированы уже сотни заявлений (!) от таких лиц с просьбой оформить транспортные средства без уплаты таможенных платежей. Среди них есть честные заявители, к которым у нас нет претензий. Но часто сами автомобили не предъявляются в таможенные органы, а только заявляются лицами, действующими по доверенности от имени переселенцев, – к таким внимание со стороны таможенных органов самое пристальное.

Когда мы начинаем проверку, как правило, выявляются серьезные нарушения. Обычно «льготник» действует в интересах совсем других лиц (физических или юридических) – фактических владельцев автомобиля. Если мы отказываем в предоставлении таможенных льгот, наше решение тут же обжалуется в суде. Выясняется попутно и другое. Поскольку ввоз автомобиля планируется заранее, владельцы проводят «предварительную работу» с судами. Резуль-

Окончание на с. 28.

Начало на с. 26.

таты такой «работы» – кратчайший срок рассмотрения дела и решение, вынесенное без учета требований таможенного законодательства. А в этом кроется опасность для будущих владельцев автомобиля. Несмотря на то, что в соответствии с судебным решением таможенный орган может выдать паспорт транспортного средства на автомобиль, он продолжает оставаться предметом судебного разбирательства. Это значит, что решение может быть нами обжаловано, выданный паспорт аннулирован и автомобиль заявлен в розыск для довзыскания таможенных платежей.

– Получается, что, купив в автосалоне такой автомобиль, в один прекрасный день узнаешь, что он находится в розыске, а ты уже не добросовестный покупатель, а чуть ли не преступник?

– Да, для будущего владельца (даже если он стал им на законных основаниях!) это означает, что он может лишиться своего автомобиля. Правда, таможенные органы (мы понимаем – владелец никакой не преступник!) обычно предлагают ему в добровольном порядке уплатить таможенные платежи, чтобы не изымать транспортное средство. С учетом сказанного я посоветовал бы тем, кто собирается купить новый автомобиль, быть предельно внимательными. Часто информация о том, что транспортное средство оформлено на основании судебного решения, вносится таможенным органом в графу «особые отметки» паспорта. Значит, таможенные платежи уплачены не были и вряд ли стоит связываться с такой покупкой. В любом случае стоит спросить у продавца копию платежного документа, оформленного таможенным органом: ГТД (грузовой таможенной декларации) или ТПО (таможенного приходного ордера). ЗР

БЕЗ ПАНИКИ /МНЕНИЕ ЮРИСТА

ПО ПОВОДУ ПРИКАЗА № 1240 МВД РФ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОЛГИН, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ЮРИДИЧЕСКОЙ ФИРМЫ «ПРАВОЗАЩИТА «ЗА РУЛЕМ»

В последнее время в редакцию обращается много читателей с вопросами по поводу Приказа МВД РФ № 1240 от 7 декабря 2000 г. «Об утверждении нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по техническому надзору».

Некоторые положения приказа действительно вызывают недоумение и совсем не ясно, как их можно применять на практике. Например, «изменение конструкции транспортного средства» толкуется в приказе, как «исключение предусмотренных или установка не предусмотренных конструкцией конкретного транспортного средства составных частей и предметов оборудования, влияющих на обеспечение безопасности дорожного движения». Но, строго говоря, установка антенны уже есть изменение в конструкции! Вряд ли рядовой инспектор ГИБДД определит, влияет это изменение на безопасность дорожного движения или нет?

Далее. Приказ определяет право инспектора запретить эксплуатацию транспортного средства, но при этом не указано, каким образом осуществляется это запрещение и как будут контролировать, соблюдает ли водитель это требование. Кстати, запретить эксплуатацию можно было и до этого приказа.

Больше всего взволновали автомобилистов основания для остановки транспортного средства (в правом нижнем углу стекла нет талона техосмотра, нечитаемый номер, наличие неисправностей, при которых запрещена эксплуатация), но здесь-то ничего нового нет. Все это перечислено в Правилах дорожного движения, и за эти нарушения сотрудник ГИБДД мог останавливать автомобиль и раньше.

Понятно, чем вызвано появление этого приказа. Во-первых, надо было заменить безнадежно устаревший Приказ МВД РФ от 4 января 1982 года № 2 («Наставление по техническому надзору в ГАИ»), а во-вторых, обеспечить прохождение всеми водителями государственного технического осмотра.

Как только ГИБДД запретили снимать номерные знаки, появился соблазн вообще не проходить техосмотр. В самом деле, штраф за это всего 50 рублей, да к тому же оштрафовать разрешается только один раз (п. 8 ст. 227 КоАП). Могут, конечно, запретить эксплуатацию автомобиля, но проконтролировать, выполняет ли водитель этот запрет, нет никакой возможности. Теперь же, по новому приказу, если автомобиль техосмотр не прошел, его прямо с поста направят на проверку технического состояния. Так что отныне выгоднее пройти техосмотр один раз добровольно, чем вас будет туда посылать принудительно сотрудник ГИБДД.

Совершенно очевидно, что приказ требует доработки. Естественно, он будет «доводиться» в процессе применения. Но главный для водителей вывод можно сделать уже сейчас: ничего, что каким-то образом затрагивает права автомобилистов, в этом приказе нет, никаких новых оснований для задержания автомобиля, кроме предусмотренных КоАП (ст. 245), этот приказ не устанавливает (да и не может устанавливать).

Если автомобиль прошел техосмотр, сотрудники ГИБДД как не имели права проверять его техническое состояние, так и не имеют теперь, поскольку это запрещено сразу двумя действующими приказами МВД № 329 от 01.06.1998 «О реформировании деятельности Госавтоинспекции МВД России» (п. 6) и № 297 от 20.04.1999 «Об утверждении Наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» (п. 13.9). ЗР



ВЫЗОВ ЗАУРЯДНОСТИ

ФЛАГМАН «ПЕЖО» ТЕПЕРЬ ПРОДАЕТСЯ В РОССИИ

/НАШЕ ЗНАКОМСТВО



43



66



44



PEUGEOT 607

Флагман компании «Пежо» – модель 605 дебютировал на Франкфуртском автосалоне 1989 года. Ровно через десять лет там же был представлен его преемник с индексом 607. Комфортабельный переднеприводный седан верхнего среднего класса выпускается на заводе в Сошо. Гамма силовых агрегатов включает два бензиновых двигателя объемом 2,2 и 3,0 л, а также 2,2-литровый турбодизель в сочетании с пятиступенчатой механической или четырехступенчатой автоматической коробками передач.

ТЕКСТ / ЮРИЙ НЕЧЕТОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН И ВЛАДИМИР КНЯЗЕВ

Верхние сегменты рынка в Европе прочно оккупировал триумвират немецких компаний (Россия – яркий тому пример). Чтобы успешно конкурировать с «мерседесами», «ауди» и БМВ, нужно предложить нечто большее, чем просто солидный и богато укомплектованный седан. Что же?

Дизайнеры «Пежо-607» дали свой вариант ответа. Прежде всего, особый стиль – меньше чопорности и строгости в линиях, больше раскованности в элементах. Назовите это французским шармом, дело не в ярлыках – разве деловой костюм не может быть элегантным? Важно не перестараться – покупатели таких машин часто консервативны, а модные вещи быстрее устаревают. Так что потрясающее фамильное сходство «анфас» с забавным малышом «Пежо-206» не отнесешь к бесспорным достоинствам «607-го».

Второй, отчасти вынужденный аргумент в споре с немцами – чуть большие, чем у конкурентов, размеры. Ведь заняв место флагмана в модельном ряду компании, «607-й», кроме «своего» бизнес-класса, вынужден будет подчас выступать и в категории более крупных представительских лимузинов.

Кстати, а почему «607-й», а не «606-й», как следует по логике? Не иначе, потому, что в феврале миру уже явлен новенький, с иголочки «Пежо-307». Не за горами очередь «107-го», а там и остальные члены семейства получат «семерки» в индексах. А топ-модели еще десяток лет щеголять «шестеркой», вызывающей ассоциации со старым модельным рядом? Несолидно как-то.

ПО СНЕГУ В САНДАЛИЯХ

Именно такая мысль возникла, когда я увидел «обувку» выкатившегося со стоянки красавца стоимостью $46 тыс. (в зависимости от комплектации диапазон цен в России составляет от $35 тыс. до 47 тыс.) – роскошный, просто липнущий к ладони, но... абсолютно «лысый» летний «Мишлен-Пилот SX»! Последние надежды подергать льва за хвост улетучились – придется отложить до лета придирчивую оценку устойчивости и управляемости. С ними «Пежо-607», построенный на платформе модели 605, но в угоду комфорту снабженный гораздо более мягкой подвеской, поначалу нажил серьезные проблемы. Кстати, еще и поэтому, даже в самых простых комплектациях, его по максимуму оснащают устройствами активной безопасности: тут и электронный регулятор тормозных сил, и АБС, и контроль тяги, и система стабилизации ESP. И пассивная здесь на уровне – одних подушек безопасности и надувных боковых «шторок» восемь штук.

СТОЙ ТАК, Я ВСЕ УСТРОЮ!

Заснеженная горная дорога причудливой змейкой уходит вверх. Я верчусь как обезьяна – давлю одновременно на три педали, едва ли не от упора до упора кручу руль, перещелкиваю передачи, дергаю за ручник. Двести десять сил трехлитрового мотора без труда срывают колеса в пробуксовку, но поймать момент срыва невозможно – великолепная шумо- и виброизоляция оставляют стрелку тахометра единственным сигналом обратной связи с двигателем. А стрелка эта из-за низких сцепных свойств шин легкомысленно порхает по всему циферблату. Три заезда – и сви-



PEUGEOT 607

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: число мест – 5; снаряженная масса – 1560 кг; полная масса – 2140 кг; максимальная скорость – 240 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 8,1 с; расход топлива в условных загородном и городском циклах – 7,4; 13,9 л/100 км; запас топлива – 80 л; топливо – неэтилированный бензин АИ-95. **РАЗМЕРЫ, мм:** длина – 4871; ширина – 1826; высота – 1460; база – 2800; колея спереди/сзади – 1549/1547; дорожный просвет – 110; обьем багажника – 601 л; радиус поворота – 5,7 м. **ДВИГАТЕЛЬ:** шестицилиндровый, V-образный, с распределенным впрыском, два распредвала в каждой головке, четыре клапана на цилиндр, расположен спереди поперечно; рабочий обьем – 2946 см^3; диаметр цилиндра и ход поршня – 87,0х82,6 мм; степень сжатия – 10,9; мощность – 152 кВт/210 л. с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 285 Н·м при 3750 об/мин. **ТРАНСМИССИЯ:** привод на передние колеса; коробка передач – механическая пятиступенчатая; передаточные числа: I – 3,25; II – 1,78; III – 1,19; IV – 0,90; V – 0,73; з. х. – 3,15; главная передача – 4,18. **ПОДВЕСКА:** независимая со стабилизаторами поперечной устойчивости, собрана на подрамниках, спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – многорычажная. **ТОРМОЗА:** гидравлические дисковые, с вакуумным усилителем и АБС, спереди – вентилируемые. **РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** реечное с усилителем переменной производительности. **РАЗМЕР ШИН:** 225/50R17.



тер хоть выжимай. Результаты, как под копирку: каждый круг – 2 минуты 20 секунд. А теперь включаю ESP и «пропиливаю» всю трассу, как «чайник» с двухнедельным водительским стажем. Результат – 2 минуты 15 секунд! Электроника снижает обороты двигателя, пресекает занос и подтормаживает внутреннее колесо, направляя машину в поворот! (Подробнее о работе электронных систем стабилизации – на с. 54). В общем, задайте рулем желаемую траекторию, а уж автомобиль сам позаботится о том, чтобы на ней удержаться.

ГИДРООПОРЫ ВМЕСТО ГИДРОТРАНСФОРМАТОРА

Еще во время первой поездки несколько раз ловил себя на ощущении, что, как и на машине с «автоматом», подчас не помню, какая передача включена. Да и переключаю их скорее по привычке, чем по необходимости:



крутящего момента хватает, а установленного на гидроопорах мотора просто не слышно. «Пежо» словно бы говорит хозяину: «Какие реактивные действия? К чему обратная связь? Ты кто, гонщик или бизнесмен? Можешь, конечно, пощелкать рычагом, если хочешь развлечься. Но если надо думать, как дальше жить, – не отвлекайся на мелочи. Я огражу тебя от всего».

В просторном элегантном салоне кремовой кожи действительно чувствуешь себя отстраненным от внешнего мира. Сквозь слегка затененные боковые стекла (они, как и ветровое, из триплекса) почти не проникают внешние шумы. Амортизаторы постоянно корректируют свои характеристики для максимально эффективного гашения ударов и колебаний – по желанию водитель может сам задать комфортный



или спортивный режим работы подвески. Руль на малых скоростях почти невесом. Для пущей отстраненности автоматика готова включить подсветку приборов (кстати, неудобную – оранжевые цифры на белом фоне), фары (естественно, ксеноновые) и стеклоочистители, снизит громкость звучания восьми динамиков аудиосистемы, если



придет вызов на встроенный телефон. При резком торможении с замедлением больше 7,2 $м/с^2$ – аварийную сигнализацию, для предупреждения едущих сзади машин. Мало того: в вентиль каждого колеса встроен миниатюрный манометр с радиопередатчиком, который, скажем, при проколе подаст сигнал центральному компьютеру!

Кстати, о компьютерах – их здесь 24, связанных в единую сеть. Компьютер определяет и сроки очередного обслуживания, дотошно подсчитывая количество пусков и число оборотов мотора (!) после ТО. Между прочим, при нормальных условиях эксплуатации пробег между заменами масла составляет целых 30 тыс. км. Весьма привлекательно, особенно для настоящего «европейца», выглядит и гарантия – три года или 100 тыс. км пробега. В адаптации к российским условиям компания не видит нужды: ведь один из крупных рынков сбыта «Пежо» – Африка, так что низкое качество тамошних дорог учитывается уже при проектировании. Не берусь спорить, но пластиковый брызговик под моторным отсеком оторвал в первый же день, сдав задним ходом в снежной каше – то ли в Африке снега не бывает, то ли чистят его лучше. ЗР



+

Великолепная шумо- и виброизоляция, мощный тяговитый мотор, мягкая комфортабельная подвеска, просторный салон, большой диапазон регулировок кресел, высокий уровень активной и пассивной безопасности, богатая комплектация, объемистый багажник, большие межсервисные пробеги, длительная гарантия.

–

Неидеальная подгонка кузовных панелей, низкие дверные проемы, малоинформативные органы управления, неудачная подсветка приборов, грубое срабатывание АБС.

РЕЗЮМЕ

«Пежо-607» – не только стильный и комфортабельный автомобиль, но и великолепный демпфер возмущающих воздействий внешнего мира.

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ КОМПАНИЮ «АРМАНД» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЙ НА ТЕСТ АВТОМОБИЛЬ. ИНФОРМАЦИЯ О ПРОДАЖЕ – В РАЗДЕЛЕ «ЦЕНЫ ДИЛЕРОВ».



/НАШЕ ЗНАКОМСТВО

МАЛЕНЬКИЙ – НЕ ЗНАЧИТ ДЕШЕВЫЙ

К НЫНЕШНЕМУ ГОДУ КОМПАНИЯ «АУДИ» ОБНОВИЛА ХЭТЧБЕК А3

ТЕКСТ / ЮРИЙ НЕЧЕТОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН

С момента своего появления в 1996 году «Ауди-А3» (ЗР, 1998, № 1) успел обзавестись пятидверной модификацией, полным приводом, солидной гаммой двигателей. Автомобили 2001 модельного года получили частично обновленные и модернизированные силовые агрегаты и подверглись некоторым косметическим изменениям, что наиболее заметно по светотехнике. Фары с линзами «кошачий глаз» выполнены единым блоком с указателями поворота и упрятаны под гладкий, без рассеивателя, прозрачный пластик. Покрытие без ущерба выдерживает бомбардировку мелкими камешками, что снимает обвинение в непрактичности такого решения. Кстати, отныне на А3 устанавливают и ксеноновые фары. Изменился рисунок задних фонарей, а боковые повторители стали белыми. Менее заметны нововведения в оформлении облицовки радиатора и бамперов – обнаружить различия можно, лишь поставив рядом «старую» машину.

Невелики перемены в интерьере – чуть больше хрома и алюминия, однако, как и у ближайшего родственника – «Гольфа-IV», здесь впечатляют тщательность исполнения, добротность материалов и отсутствие даже намека на мелочную экономию, вполне объяснимую на машине, казалось бы, доступного класса. Впрочем, доступность «Ауди-А3» относительна: в России его цена – от 19 до 31 тыс. долл. Однако машина стоит того. Панели покрыты мягким тисненым пластиком, в нишах и карманах – резиновые корытца, на потолке – два раздельных блока освещения для передних и задних пассажиров. Конечно, красная подсветка приборов – на любителя, но ведь у А3 имидж «горячего» хэтчбека. А вот нечеткая фиксация рычага переключения передач вряд ли порадует водителя, жаждущего слиться с машиной. С «Гольфом» роднит и тесное заднее сиденье, где комфортно разместится лишь пара некрупных подростков.

Спортивный имидж подкреплен линейкой моторов. Даже самого «слабого» бензинового агрегата – 1,6 л, 101 л. с. (он теперь удовлетворяет нормам Евро IV) хватает для динамичных стартов и ускорений при обгонах. А ведь есть еще и 1,8-литровые двигатели с пятью клапанами на цилиндр мощностью 125, 150, 180 и даже (у модели «Ауди-S3») 209 лошадиных сил. Адаптированная для России подвеска с увеличенным на 27 мм дорожным просветом осталась довольно «плотной», что в сочетании с большими пятнадцатидюймовыми колесами позволяет не слишком осторожничать на плохом покрытии. Годичная гарантия обычна в России для многих «европейцев». ЗР



AUDI A3

Число мест	5
Снаряженная/полная масса, кг	1090/1650
Размеры (д х ш х в), мм	4152х1735х1423
Максимальная скорость, км/ч	189
Время разгона с места до 100 км/ч, с	10,9
Рабочий объем двигателя, см³	1595
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	75/101 5600
Крутящий момент, Н·м при об/мин	148 3800
Расход топлива (шоссе/город), л/100 км	5,5/9,1

/НАШЕ ЗНАКОМСТВО

ЛЮБИШЬ КАТАТЬСЯ?

Xsara

«Ситроен-Ксара» дебютировал в 1997 году. К 2001 модельному году модернизирован: новые фары, измененные кузовные детали, усиленные силовые элементы кузова, обновленный интерьер. Предлагается как трехдверное купе, пятидверный хэтчбек и универсал. Комплектуется бензиновыми двигателями 1,6 л – 110 л. с. и 2,0 л – 137 л. с. или дизелем с непосредственным впрыском (2,0 л, 90 л. с.).

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР БУДКИН, СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ
ФОТО / ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ, ВЛАДИМИР ТРУСОВ, АЛЕКСАНДР БУДКИН

Поводом для близкого знакомства с «Ситроеном» стало знаменательное событие – в Москве вновь появился официальный дилер фирмы. Теперь у единственного до недавних пор питерского продавца этих французских автомобилей есть партнер. Глядишь, дело пойдет и дальше…

Знакомство с машиной, как правило, начинается издалека – с изучения родословной, технических характеристик, вариантов комплектации, цен. Что готовились увидеть мы, отправляясь на свидание с «Ксарой»? Конечно, особые «французские» черты в облике – без резких граней, острых углов, спортивных амбиций; небольшие отступления от типичных европейских манер внутри – не слишком «плотные» сиденья, компактный педальный узел, звуковой сигнал, вынесенный на левый подрулевой переключатель, и обязательное сочетание функциональности с элегантностью во всем. И вот машина перед нами.

Под капотом – 1,6-литровый двигатель нового поколения (Евро III, 110 л. с.). Коробка передач механическая – «автомат» нас не заинтересовал. Пятнадцатидюймовые колеса в стандартной комплектации, дисковые тормоза спереди и сзади. Да, кстати, задняя подвеска – с эффектом подруливания. В общем, машина не так проста, как может показаться со стороны. А продавец не унимается: «…Кондиционер, две подушки безопасности, АБС, электроприводы стекол и наружных зеркал, подогрев зеркал, магнитола с шестью динамиками, борткомпьютер, сообщающий о





сроке следующего визита на СТО, мультиплексная шина вместо привычной электропроводки, руль с двумя регулировками и возможностью управления магнитолой, не отрывая рук от баранки...».

– И сколько стоит?

– Меньше $16 000.

– Берем... пока на тест.

ПОИГРАЙ СО МНОЙ

Покинув автосалон, мы с «Ксарой» выехали на МКАД. Начинаем приспосабливаться друг к другу. В медленно ползущем потоке обращает на себя внимание небольшой провал между первой и второй передачами. Когда на дороге стало свободнее, разгоняемся. Чем быстрее, тем больше нравится двигатель. Приятное впечатление (особенно на пассажирок) производит обгон на IV передаче. Со скорости 90–100 км/ч машина в считанные секунды «выстреливает» до 130–140, вселяя зависть в сердца владельцев «девяносто девятых» – они тоже так хотят! Предлагаем машине другое испытание. Неспешно (40 км/ч) преодолевая небольшой подъем, переходим на V передачу, даем газ и ждем реакции. «Ксара» напрягается, но тянет. К рубежу 80–90 км/ч автомобиль (продолжая разгон на пятой) выравнивается в разгонной динамике с основным потоком легковушек. После «сотни» окончательно просыпается и просит поддать еще. На 130–140 показывает, что процесс в самом разгаре и отпускать сейчас педаль газа «нелогично». А примерно к 160 машина дает понять, что запаса хватит еще на 10–20 км/ч, но хулиганить нехорошо!

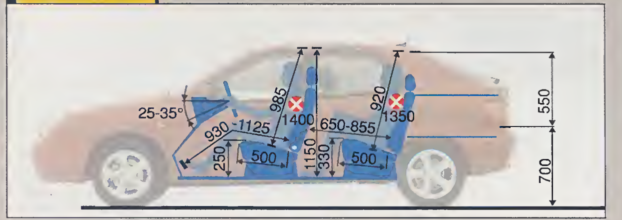
Сбавляем ход и пробуем энергично порулить. Для начала резко покачаем руль (машин, как понимаете, поблизости нет). «Ксара» с минимальными запаздываниями выполняет то, чего от нее хотят. Как и обещали рекламные проспекты, руль на большой скорости немного задемпфирован. Это работа «умного» усилителя. На малой скорости он помогает рулить, на средней (примерно 50–80 км/ч) – не вмешивается (крутить баранку сейчас и без него легко), на большой – немного увеличивает усилие на руле, предостерегая водителя от резких движений. Поначалу непривычно, но вскоре начинает нравиться – нет надобности вцепляться в руль мертвой хваткой и концентрировать внимание на малейших его движениях.

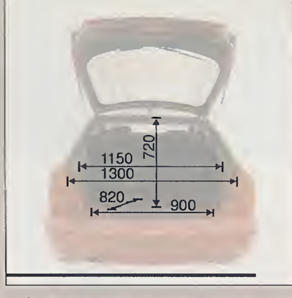
Теперь – вход в крутой поворот на асфальте. Скорость 80... нормально, 100 – хорошо. Добавим еще? Пожалуй. Ага, вот и подруливающая задняя подвеска себя проявила: машина пытается «доввернуть». Делает это чуть резковато, но в общем неплохо. Торможение в ходе маневра (машина оборудована АБС) еще больше усиливает «ввинчивание» в поворот. Кстати, мы чуть не забыли о больших дисковых тормозах с электронным распределением усилия между колесами (в зависимости от загрузки машины и кренов). Сейчас, сколько там у нас на спидометре? Ого! АБС на сухом асфальте и «крякнуть» не успела – «Ксара» уже замерла. Впрочем, с такими тормозами да на таких «катках» на меньшее и не рассчитываешь.

ШТРИХИ К ПОРТРЕТУ

Что греха таить, оценивать динамику и управляемость нового автомобиля приятно. Но есть и другие важные вещи. Например, органы управления и эргономика водительского места. Работа рычагом коробки передач нам понравилась: включения мягкие и четкие, ходы средние. Сам рычаг чуть длиннее, чем мы привыкли видеть в одноклассниках. Рулевое колесо небольшого диаметра – больше подходит для езды «в удовольствие», чем для перемещения из пункта А в пункт Б. Машина может похвастать хорошим диапазоном регулировок руля (по высоте и длине колонки) и водительского сиденья (продольное положение кресла, угол наклона спинки, высота подушки). Некоторые нарекания вызвали небольшой провал между первой и второй передачами (отчасти он компенсируется тяговитым мотором), «жидковатое» для крупных людей водительское сиденье и слишком плотно скомпонованный педальный узел.

Отдельно о шинах. Низкопрофильные «Мишлен-Примаси» отменно держат «Ксару» на дороге, но хорошо передают на руль вибрации, а при движении по асфальтобетону старательно гудят. Энергоемкость подвески тревоги не вызывает. За пройденные 300 км она ни разу не срабатывала на пробой, хотя легкие провокации со стороны водителя были (тест все-таки).





И – немного о том, что традиционно и укладывается в каноны этого класса. Пространство для задних пассажиров: троим тесновато (головы крайних касаются крыши), двоим – нормально, если в машине нет баскетболистов. Информативность органов управления, обзорность и чувство габарита – хорошие. Есть блокировки электростеклоподъемников, правой подушки безопасности (если здесь стоит детское кресло), «детская» блокировка задних дверей, подлокотники, ниши для мелких вещей, большие карманы в дверях, даже второе гнездо для автомобильных электроприборов и второй плафон для задних пассажиров.



CITROEN XSARA

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: число мест – 5; снаряженная масса – 1140 кг; полная масса – 1660 кг; максимальная скорость – 195 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 9,7 с; расход топлива в условных загородном и городском циклах – 5,5; 9,3 л/100 км; запас топлива – 55 л; топливо – бензин АИ-95, неэтилированный. **РАЗМЕРЫ, мм:** длина – 4188; ширина – 1705; высота – 1405; дорожный просвет – 165; объем багажника – 408/1190 л. **ДВИГАТЕЛЬ:** рядный, четырехцилиндровый, расположен спереди поперечно; рабочий объем – 1587 смз; диаметр цилиндра и ход поршня – 78,5x82 мм; мощность – 80 кВт/110 л. с. при 5750 об/мин; максимальный крутящий момент – 147 Н.м при 4000 об/мин. **ТРАНСМИССИЯ:** привод на передние колеса; коробка передач – механическая пятиступенчатая. **ПОДВЕСКА:** спереди – независимая типа «Мак-Ферсон» с геликоидальными пружинами и стабилизатором поперечной устойчивости, задняя – независимая торсионная со стабилизатором поперечной устойчивости. **ТОРМОЗА:** дисковые спереди и сзади, спереди – вентилируемые, с электронным распределением тормозного усилия. **РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** реечное с гидроусилителем. **РАЗМЕР ШИН:** 195/55R15.

НА ДЕСЕРТ

О приспособленности «Ксары» к российским условиям мы решили поговорить отдельно, она того заслуживает. К нашему удивлению, добротные ходовые качества машина успешно сочетает с функциональностью. Багажник (по меркам этого класса) у «Ситроена» большой. Тому помогли компактная задняя подвеска (независимая) с горизонтальными торсионами, по одному на каждое колесо, и сильно наклоненными амортизаторами, да вынесенная наружу под днище запаска (кстати, типично «по-ситроеновски»). Для крепления мелкого груза в багажнике предусмотрены ремешки по бокам, для крупного – на полу есть петли. Теперь вспомним, что перед нами хэтчбек. Задние сиденья, складываясь в соотношении 1:2, могут увеличить багажник до непривычно большого размера.

Осталось заглянуть под машину. Ближе всего к дороге расположен мощный подрамник (он усилен по сравнению с предыдущей «Ксарой»). Здесь по центру до земли – 175 мм (!), ближе к колесам – 165 мм. Вот тебе и чистокровный француз. Глушитель и резонатор – на высоте 180 мм (у незагруженной машины), а ведь у многих иномарок именно они оказываются нижней точкой. Правда, довольно низко (240 мм) размещен насос кондиционера. Повредить его трудно, но искупать в луже – запросто. Хотелось бы иметь защиту моторного отсека, хотя бы пластмассовую – от грязи. В остальном покинуть асфальт машина готова и рекомендовать ее для активного отдыха можно.

Немного об условиях гарантии и сервисе. В Москве и Санкт-Петербурге официальные сервисные станции есть. Гарантия на машину – 3 года или 100 000 км пробега. Стоимость нормочаса в Питере (здесь сервис работает давно) – около $20, в Москве – около $40. Возможно, по мере роста парка «ситроенов» в столице их обслуживание несколько подешевеет. ЗР



Хорошие динамические качества, большой дорожный просвет, богатое оснащение, эффективные тормоза, отточенная управляемость.



Огрехи эргономики, «провал» между I и II передачами, нет защиты моторного отсека, мелкие неровности ощутимы на руле.

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ ФИРМУ «САТАРИ» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ – В РАЗДЕЛЕ «ЦЕНЫ ДИЛЕРОВ».



ВАМ, ОРИГИНАЛЫ!

ВАЗ-2114 – «ДЕВЯТКА» ДВАДЦАТЬ ПЕРВОГО ВЕКА?

ТЕКСТ, ФОТО / ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ



Производственная программа ВАЗа сегодня выглядит несколько странно: с конвейеров сходят автомобили одного класса, но разных поколений – «восьмое» и «десятое» семейства. Однако такое положение вещей оправданно, пока покупателя находят и те и другие машины – явно сказывается разница в цене и в имидже. И вот между «старым» и «новым» затесалось нечто среднее – запоздалая модернизация «девяносто девятой», именуемая ВАЗ-2115 и еще более отставшая ВАЗ-2114 (экс-21093). «Место под солнцем» для последней мы и попытались определить.

О внешности лучше всего расскажут фотографии. К сожалению, модернизация кузова «четырнадцатой» не пошла так далеко, как у «пятнадцатой»: не изменились задние фонари, проем двери багажника не опустился до бампера. Пластиковые бамперы и накладки подогнаны отнюдь не идеально и местами уже покоробились. Крепление «навески» винтами-саморезами навевает мысли об очагах коррозии… В общем, попахивает «самопалом».

В салоне все несколько культурней, хотя новые передняя панель и обивки дверей выполнены с привычным (то есть невысоким) качеством. В новой комбинации приборов – тахометр и два цифровых дисплейчика: один показывает суточный и дневной пробег, другой температуру – чего именно, выяснить так и не удалось. Прибор упрямо высвечивал -40°С! Сразу разочаровали сиденья – какие-то скособоченные, бесформенные, неудобные. А вот регулируемая «десятая» рулевая колонка, напротив, вещь полезная и удобная. Возможности модарнизированного отопителя не позволила оценить теплая погода.



ЦЕНЫ НА НЕКОТОРЫЕ ЗАПЧАСТИ, руб.

	ВАЗ-21093	ВАЗ-2114
Фара	620	810
Крыло переднее	540	780
Капот	1000	1900
Бампер пер./задн.	1300/1160	1700/1700
Передняя панель	4200	8600
Комбинация приборов	1400	2400

Каков автомобиль на ходу? Да, в общем, такой же, как был – впрысковая «Самара» остается собою, какой индекс ей ни присвой и какие фары ни приделай.

Итак, практически все изменения – стилистические. Каких-либо улучшений, влияющих на потребительские качества автомобиля, мы не заметили (разве что регулировка руля). Качество изготовления новых элементов, увы, невысокое – от среднего до низкого. Минимальная цена ВАЗ-2114 – 5100 у. е. Дооборудованный продавцом автомобиль (тонированные стекла, замок капота, защита поддона картера) стоит уже 5600 у. е. Серийный ВАЗ-21093 с таким же впрысковым двигателем, как минимум, на тысячу дешевле. А до более современной «десятки» по цене рукой подать.

Так кто же будет покупателем «четырнадцатой»? Те, кто поприжимистей и порасчетливей, скорее возьмут «девятку». Жаждущих новизны, комфорта и некоего престижа ждет «десятка». А вот приобрести «почти «девятку» по цене «почти, как «десятка» решится, наверно, только большой оригинал. Впрочем, и производится ВАЗ-2114 в очень скромных объемах. ЗР





/НАШЕ ЗНАКОМСТВО

УЖИВЧИВЫЙ ХАРАКТЕР

НОВЫЙ «ОПЕЛЬ-КОРСА» УНАСЛЕДОВАЛ ОТ ПРЕДШЕСТВЕННИКА



ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ
ФОТО / ВЛАДИМИР КНЯЗЕВ

CORSA 1.4

Третье поколение одного из самых популярных в Европе автомобилей появилось минувшей осенью. Как и его предшественник, новый «Опель-Корса» – хэтчбек в трех- и пятидверном варианте с целой гаммой бензиновых и дизельных моторов мощностью от 58 до 125 л. с., агрегатируемых с механической или автоматической коробками передач.

С «Корсой» предыдущей генерации («В») автор прожил бок о бок четыре года. Каждый из нас оказался со своим характером и мировоззрением. Я, как и большинство сограждан, достаточно скептически относился к маленьким автомобилям, считая их слишком нежными для здешних условий и недостаточно универсальными.

«Опелек», будучи родом из Испании, то и дело демонстрировал вспыльчивый южный нрав, с трудом привыкая к нашим холодным зимам и неисчислимым колдобинам. Однако резвости этого автомобиля (1,4 л, 82 л. с.) могли позавидовать не только братья по классу («Пежо-206», «ФИАТ-Пунто», «Фольксваген-Поло»), но и куда более энерговооруженные транспортные средства. И когда пришло время расставаться, мы вдруг почувствовали себя единым организмом, части которого научились приспосабливаться друг к другу. В итоге и «Корса» оказалась не столь уж изнеженной, да и я заметно изменил отношение к автомобилям малого класса.

НОВЫЙ – А ТАКОЙ ПРИВЫЧНЫЙ!

Внешне «Опель-Корса С» по-прежнему легко узнаваем. Немного удлинился силуэт, заострились линии, задние фонари «переехали» повыше, чуть более раскосыми стали фары. Видимо, окончательно поверив в удачу «Корсы» предыдущего поколения, стилисты решили не перекраивать внешний вид машины. Так что перед нами снова очень симпатичный, яркий автомобильчик, этакое пасхальное яичко, вызывающее добрую улыбку на озабоченных лицах москвичей.

Стиль интерьера немного изменился: стали более солидными рулевое колесо, комбинация приборов, консоль передней панели. «Корса» и раньше не выглядела дешевой, а теперь и вовсе чувствуешь себя в автомобиле двумя рангами выше – мягкий, добротный пластик, веселенькие и в то же время прекрасно подобранные по тону и фактуре обивочные материалы, продуманная эргономика. Человек, прежде знакомый с «Корсой», оценив новизну, в то же время ощутит себя в родном,

привычном авто. Однако основные обновления почти незаметны глазу – их начинаешь чувствовать лишь постепенно, привыкая к машине. Усевшись спереди, вдруг понимаешь, что крыша где-то там, высоко над головой, а не вплотную, как раньше. Коллега в правом сиденье оказывается неожиданно далеко, причем настолько, что даже в зимней одежде мы, два нехилых мужика, совершенно не толкаемся плечами. А ведь машинка-то классом ниже, чем хорошо знакомые читателям ВАЗ-2108 или 2112. Лишь «трехдверность» немного остужает восторги, хотя сзади вдвоем мы располагаемся вполне комфортно. Свободно в плечах, есть некоторый запас по высоте, даже коленями не упираемся в спинки передних сидений.

В общем, глядя на этого малыша снаружи, ни за что не поверишь, что он столь просторен изнутри. Лишь багажник возвращает с небес на землю. Нельзя сказать, что он слишком мал – там вполне достаточно места для двух-трех дорожных сумок. Тем не менее, открыв его, сразу понимаешь, откуда взялся столь просторный и удобный салон.



ПРЕДУГАДЫВАЯ ЖЕЛАНИЯ

Пусть вас не смущает шильдик с цифрами 1,4: честные 90 л. с. и механическая пятиступенчатая коробка передач, передаточные числа которой язык не поворачивается назвать растянутыми, придают характеру «Корсы» столько здоровой агрессии, что ее с избытком хватает не только для города, но и за его пределами.

Улыбчиво-добродушная внешность ой как обманчива. Стоит немного придавить педаль акселератора – «Опель» «выстреливает» так, что знай только переключай передачи. В звуке мотора, напоминающем швейную машинку, вдруг появляется нешуточный рык. В меру тяговитый двигатель (машина устойчиво разгоняется с 1200–1300 об/мин) заметно «веселеет» к 3500 об/мин и уже не смиряет свой агрессивный нрав вплоть до срабатывания электронного ограничителя оборотов, провоцируя к быстрой, динамичной езде. Впрочем, почему «провоцируя»? Под стать мотору и остальные настройки машины. Даже при очень спокойном темпе движения сразу чувствуешь ее быстрые, даже иногда резкие отклики. Стоит лишь намекнуть: хочу, мол, нырнуть в соседний ряд – она, словно предугадав твое желание, уже там. Добавим к этому полное отсутствие кренов кузова, жесткие короткоходные подвески – этакий теннисный мячик, лихо прыгающий по московским улицам.

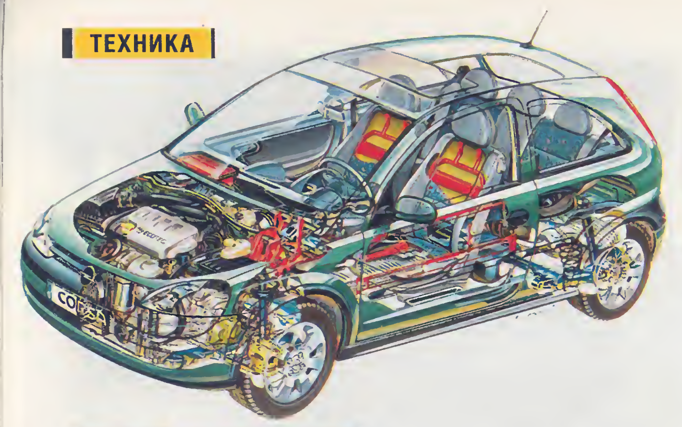


КОГДА ХОЧЕТСЯ КОМФОРТА...

Бойкий нрав мотора и «плотный» ряд передаточных чисел не столь необходимы на загородных трассах. Мысли и движения становятся размеренными, и вы, пару раз попытавшись найти несуществующую шестую передачу, убеждаетесь, что моторчик явно шумноват: после 3000 об/мин он заглушает все звуки в салоне.

В городе это как-то не мешало, растворяясь в окружающем гомоне, а здесь хочется комфорта. Постепенно начинают утомлять слишком жесткие подвески, так и норовящие подкинуть автомобиль (а заодно и пассажиров) на любой, подчас незаметной глазу неровности. И тогда стараешься объезжать любую ямку или колдобину, в противном случае машина тут же информирует вас о размерах и форме преодолеваемого препятствия.

Даже руль, так понравившийся в городе, здесь кажется излишне острым. Не спасает и новейший электроусилитель с переменным коэффициентом усиления – «Корсу» все время приходится контролировать, настолько активно она реагирует на малейшие движения рулевым колесом.





OPEL CORSA 1,4 16V (1,2 16V)*

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: число мест – 5; снаряженная масса – 1075 (1010) кг; полная масса – 1500 (1430) кг; максимальная скорость – 180 (170) км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 11,5 (13,0) с; расход топлива в условных загородном и городском циклах – 5,7/9.8 (5,2/8,2) л/100 км; запас топлива – 44 л; топливо – АИ–95. **РАЗМЕРЫ, мм:** длина – 3817; ширина – 1646; высота – 1440; база – 2491; колея спереди/сзади – 1417/1408 (1429/1420); дорожный просвет – 140; объем багажника – 260–1060 л; радиус поворота – 4.9 м. **ДВИГАТЕЛЬ:** четырехцилиндровый, рядный, бензиновый, с четырьмя клапанами на цилиндр; рабочий объем – 1389 (1199) см^3; диаметр цилиндра и ход поршня – 77,6x73,4 (72,5x72.6) мм; степень сжатия – 10.5 (10.1); мощность – 66 (55) кВт/90 (75) л. с. при 6000 (5600) об/мин; максимальный крутящий момент – 125 (110) Н·м при 4000 об/мин. **ТРАНСМИССИЯ:** привод на передние колеса; коробка передач – механическая пятиступенчатая; передаточные числа: I – 3,73; II – 2,4; III – 1,41; IV – 1,12; V – 0,89; з. х. – 3,31; главная передача – 3.94 (3,74). **ПОДВЕСКА:** передняя – типа «Мак-Ферсон» на подрамнике со стабилизатором поперечной устойчивости, задняя – продольные рычаги, связанные упругой поперечной балкой. **ТОРМОЗА:** гидравлические с вакуумным усилителем, спереди – вентилируемые дисковые, сзади – барабанные. **РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** реечное с электроусилителем. **РАЗМЕР ШИН:** 175/65R14.

**В скобках – данные модификации с двигателем 1.2 л.*

А вот к тормозам не придирешься: удобны и в городе, и на трассе. Даже при отсутствии АБС автомобиль отлично тормозит.

На снежно-ледяных покрытиях «Опель» сохраняет все особенности своего характера. Довольно резкие срывы в скольжения заставляют водителя изрядно потрудиться. По мере привыкания усмирить «Корсу», конечно же, удается, но все равно – стоит на мгновение дать слабину, как автомобиль тут же норовит прыгнуть в сторону от намеченной траектории. Лишь очень аккуратная работа рулем и тягой позволяют достичь компромисса.

ПОДВОДИМ ИТОГИ

«Опель-Корса» третьего поколения – типичный горожанин (как, впрочем, и его предшественники). Да, он стал симпатичнее снаружи, удобнее и продуманнее внутри. Наверняка и эта, третья «Корса» будет пользоваться в Европе повышенным спросом. В России перспективы «опелька», конечно, не столь радужны – здесь по-прежнему тяготеют к тому, что побольше и подешевле. Однако если учесть, что, помимо 12-летней гарантии от сквозной коррозии кузова, в стандартную комплектацию входит полный набор благ цивилизации, включая адаптированную для плохих дорог подвеску, цену пятидверного автомобиля с мотором 1,2 л – 12 000 у. е. – впору назвать разумной, по крайней мере для энергичных и хорошо зарабатывающих дам. Ведь по статистике, в 1999 году в Германии 63% покупателей «Корсы» составляли именно женщины. ЗР



+

Просторный, функциональный салон, «задиристый» двигатель, хорошие тормоза.

–

Плохая плавность хода, слишком шумный двигатель.

РЕЗЮМЕ

«Опель-Корса» – автомобиль для городской жизни: быстрый, удобный, продуманный до мелочей.



ДАДИМ ЖАРУ ИНОМАРКАМ!

В АВТОПАРКЕ «ЗА РУЛЕМ» – ДВОЕ НОВИЧКОВ



RENAULT CLIO SYMBOL

Число мест – 5; снаряженная/полная масса – 940/1460 кг; размеры (длина х ширина х высота) – 4150x1639x1417 мм; максимальная скорость – 170 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 12,1 с; рабочий объем двигателя – 1460 см³; мощность – 55 кВт/75 л. с. при 5500 об/мин; крутящий момент – 114 Н·м при 4250 об/мин; расход топлива (шоссе/город) – 5,6/8,8 л/100 км.

ТЕКСТ / ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН

Оба в прошлой жизни чистокровные европейцы, со временем «приняли ислам» и переселились на постоянное место жительства в Азию. Знакомьтесь: «Рено-Клио Символ» и «Дэу-Нексия». Обе машины – «актуальные» иномарки на российском рынке.

«Нексия» несколько лет подряд – самый продаваемый импортный автомобиль в нашей стране. «Опель-Кадет» образца 1984 года по окончании производства в Германии стал выпускаться в Корее под маркой «Дэу-Рейсер», затем претерпел рестайлинг, став «Нексией», а потом… еще раз сменил страну производства и стал «узбеком». Конструкция без малого двадцатилетней давности вполне конкурентоспособна на фоне отечественных автомобилей. Узбекское подданство не сильно повлияло на имидж автомобиля, зато заметно снизило его цену. Автомобили даже в небогатых странах не живут вечно, так что эра престарелой «Нексии» рано или поздно закончится и в России. Но автомобилей продано уже довольно много, а это позволяет надеяться, что интерес к машине долго не угаснет.

«Клио» куда моложе. Первый автомобиль с этим именем появился на свет шестью годами позднее «Кадета». Спустя несколько лет «Клио» был серьезно переработан: получилась, по сути, новая машина со старым именем. Наконец, в 1999 году хэтчбек «Клио» стал седаном, к имени добавил приставку «Символ» и в таком виде был отправлен покорять страны третьего мира. В России продаются автомобили турецкого производства. Более-менее современная конструкция, оригинальная внешность и приемлемая цена позволяют турецкой музе (Клио – покровительница истории) рассчитывать на определенный успех у отечественных покупателей. По крайней мере, начались продажи «Рено» бойко.

Двум новобранцам-иностранцам предстоит прожить в редакции не менее двух лет и пробежать не менее ста тысяч километров. Кроме ходовых качеств, мы намерены оценить и другие потребительские характеристики: комфорт, вместимость, надежность. Особый интерес – к фирменному сервису: доступен ли, сколько стоит, как обеспечен запчастями, каково качество работ, точно ли выполняются гарантийные обязательства? Естественно, новички будут трудиться не только в Москве. Страна у нас большая – придется и «дальнобойщиком» поработать, и бездорожья хлебнуть. Не обойдется без тестов запчастей и аксессуаров для «Нексии» и «Клио». А уж специалисты наших техцентров непременно что-нибудь разберут, причем с картинками. Для раздела «Своими силами».

Гвоздь программы – инструментальный контроль. Причем регулярно, раз в 10–15 тысяч. Планируем оценивать не только скорость–динамику–тормоза, но и токсичность выхлопа, расход топлива, многое другое. Как быстро машины стареют – не по субъективным ощущениям, а по показаниям точных приборов? Об этом узнаем через год-другой, а пока – до следующей встречи. ЗР

DAEWOO NEXIA

Число мест – 5; снаряженная/полная масса – 970/1404 кг; размеры (длина х ширина х высота) – 4482x1662x1393 мм; максимальная скорость – 170 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 12,2 с; рабочий объем двигателя – 1498 см³; мощность – 55 кВт/75 л. с. при 5400 об/мин; крутящий момент – 127 Н·м при 3300 об/мин; расход топлива (шоссе/город) – 5,4/8,5 л/100 км.



/ТЕСТ «ИЗВОЗЧИКИ»

ТАКСО–МОТОР

ВО ВСЕМ МИРЕ ДИЗЕЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ – В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ РАБОТЯГИ…

ТЕКСТ / ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ, АНТОН ЧУЙКИН
ФОТО / ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ

– Витальич, наклейки-то оторвал?

– Какие?

– Наши, «зарулевские», с дверей. А то решат, что в конторе денег на ремонт не дают…

Дизель для себя – это на любителя. Дизель для работы – практика, принятая во всем мире. И основная его служба – в такси. Увы, подняв руку в центре Москвы, можно поймать что угодно, только не дизельный таксомотор. Впрочем…

Продолжая серию совместных «дизельных» тестов, мы ударились в частный извоз, выехав «побомбить» на знакомой вам парочке – ВАЗ-21045 и ГАЗ-310221-600. Тем самым машины поднялись, наконец, до ранга профессионалов, а журналисты опустились до не вполне легальных заработков, да простит нас главный редактор и налоговая инспекция. Аминь.

– Ленинский, пятьдесят рублей.

– Поехали!

– Шеф, тормозни – в обменник забежать.

– Нет проблем.

Вообще-то, вместо юго-запада столицы мы в это время должны были тронуться ни много ни мало… в Ухту. Идее хорошенько проморозить дизели помешали два обстоятельства. Во-первых, на всем досягаемом Севере установилась небывалая для этого времени теплынь: «В Сыктывкаре 7–11 ниже нуля».

Во-вторых, подвела техника: «четверка» осталась без мотора. Беспокоивший нас расход масла (ЗР, 2001, № 1) вылился… в капитальный ремонт двигателя. Причина видна на фото, а приключилась неприятность из-за технологического сбоя. Поршень дизеля ВАЗ-341 упрочняют в зоне колец электронно-плазменным лучом, после чего режут канавки. На нашем поршне луч «промахнулся»… Цена новизны и неотлаженности метода – замена изношенных блока цилиндров и поршневой группы всего на 35-й тысяче. А за отсутствие развитой (точнее, хоть какой-нибудь) сервисной сети мы заплатили двумя неделями ожидания, пока барнаульский завод, честно выполняя гарантийные обязательства,







прислал запчасти и командировал специалиста. Кстати, «штрафники» приостановили поставки двигателей на ВАЗ, пока не разобрались с мудреной технологией.

Второй дизель, который от «Волги», пока держится молодцом. За отчетный период поменяли только термостат, признав его виновником очень долгого прогрева (напомним, что раньше его путем проследовала помпа – ЗР, 2001, № 1). Остальное – привычные для отечественных автомобилей «мелочи»: замолчал звуковой сигнал, приказал долго жить замок зажигания. Кроме того, регулировали рулевой механизм и ремонтировали подрулевой переключатель. Заводская гарантия спасла наши денежки, а московский сервис – время.

В Ухту мы еще непременно попадем. Но пока, в рамках обкатки отремонтированного двигателя – на промысел!

– Таганка, и побыстрее, пожалуйста, я спешу!

– Мадам, как вам дизель?

– ????

– Извините…

Мысленно повернув ручку таксометра, попытаемся доказать, что дизель – хороший работник. Обе машины на отхожем промысле зарабатывали по 2,7 руб./км (учитывая, конечно, холостой пробег). «Калымили» мы совсем немножко – экспериментальным заработкам была посвящена пара увлекательных дней. Признаться, таксисты мы не слишком опытные, работали «от тротуара», то есть не самым прибыльным методом. Остальное время машины служили все-таки в редакции, но в режиме такси: целый день по столице.

Подбиваем бабки (пардон, в такси нахватались): ВАЗ-21045 за 1 километр городского пробега съедает топлива на 57 копеек. Обычная «четверка» в тех же условиях просит 87 копеек на бензин. Для «Волги» получается 72 копейки на солярку и аж 1,16 рубля, если мотор карбюраторный. Экономия на топливе очевидна даже при возросших зимой аппетитах дизелей. Но не стоит забывать, что такие машины дороже: за барнаульский двигатель приходится доплачивать 15–18 тысяч рублей; за австрийско-нижегородский – держитесь крепче – пока не менее 100 тысяч (цены московские). Простейшая арифметика: дизельные плюсы к цене машины окупаются за 60 тысяч км («Жигули») и за 220 тысяч км («Волга»).

Не топливом единым… Если подсчитать все расходы с начала эксплуатации до нынешнего теста, получим, что проехать 1 км на «сорок пятой» стоит 78 копеек, а на дизельной «Волге» вдвое дороже. Знаете, откуда такая разница? Взгляните на строку «обслуживание» в бюджетах: фирменный сервис недешев для «волг», а «четверку» мы обслуживаем самостоятельно (отсутствие сервиса все-таки выгодно?).

Мы учли в затратах даже зимние шины. Скажите, много в вашем городе такси на шипах? Вы встречали машину с шашечками на электронном диагностическом стенде? Увы, чтобы хорошо зарабатывать на извозе, приходится сильно экономить на машине. Либо обслуживать ее за чужой счет: видели, как бросаются к поднятой руке лимузины с большими триколорами на номерах?

– Командир, в Бибирево!

– Не очень спешите? На заправку завернем.

– Так у т-тебя дизель?

– А что, на слух не видно?!

Работа в такси выравнивает ходовые качества самых разных машин. Вот и недостатки дизельной «четверки» растворились в городской толчее. Торопятся-то пассажиры, а не водитель степенной кобылки… Малахольного дизелька вполне достаточно для дрейфа

ВАЗ-21045: от покупки до «Извозчиков»

Пробег, км	33 445
Средний расход топлива, л/100 км	7,1
Расходы на топливо, руб	14 686
Расходы на обслуживание, материалы, ремонт, руб	11 276
Всего за пробег 33 445 км, руб.	**25 962**

Тест «Извозчики»

Пробег, км	2581
Средний расход топлива, л/100 км	7,8
Расходы на топливо, руб	1470
Расходы на ремонт, руб	710
Всего за тест, руб	**2180**

ГАЗ-310221: от покупки до «Извозчиков»

Пробег, км	20 900
Средний расход топлива, л/100 км	8,7
Расходы на топливо, руб	12 335
Расходы на обслуживание, материалы, ремонт, руб	20 151
Всего за пробег 20 900 км, руб	**32 486**

Тест «Извозчики»

Пробег, км	2480
Средний расход топлива, л/100 км	9,9
Расходы на топливо, руб	1792
Расходы на ремонт, руб	105
Всего за тест, руб	**1897**

Чтобы зарабатывать на извозе – экономь на сервисе



Готовы ли вы приобрести отечественный дизельный автомобиль?

по цене аналогичного бензинового	16%
на 10% дороже	17%
на 30% дороже	11%
не считаю нужным	56%



в плотном потоке даже с полной нагрузкой. Особенно удается уверенное перемещение в пробках – не трогая педаль газа. Мотор, простой, как школьная парта (слова его конструктора), при обслуживании позволяет обойтись малыми силами и средствами. Экономия по сравнению с бензиновой машиной очевидна. И только одно мешает назвать наш ВАЗ-341 идеальным таксомотором – выход из строя на первом году службы. Ежели перебирать практически новый двигатель, пусть и по гарантии – таксист помрет с голоду. Комплекс мер, предпринятых Барнаулом, позволяет надеяться, что наш случай останется уникальным… Простим?

Настоящее такси – это… Правильно, «Волга»! Универсал – тоже хорошо. Можно посадить аж шестерых пассажиров или, опустошив полбазара, загрузить под крышу «челночные» клетчато-полосатые тюки типа «мечта оккупанта». В общем, емкий автомобиль. И мотор, обрусевший австрияк, все это безропотно везет – привык уже. А какое удовольствие видеть удивленные глаза брата-бомбилы на бензоколонке! И полный кайф сообщить ему, что кушает машина всего литров восемь-девять… Но каково потом выслушивать оценки умственных способностей того, кто приобрел «баржу», будь она хоть трижды дизельной, за такие деньги. Ежели какой продвинутый таксопарк решит прикупить десяток «шестисотых» «Волг» – запросто может пойти по миру. С ростом выпуска цена, конечно, должна стать более разумной. Подождем?

Дизель, по своей сути – самый правильный таксомотор. Только отечественные двигатели под это определение пока не очень подходят. Потому что только один из них дешевый; и только один из них показал себя более-менее надежным. Ну почему эти качества достались разным моторам?!

Две недели спустя:

– Витальич, ты чего на оперативку опоздал? Шеф ругается!

– Да понимаешь, ехал на работу…

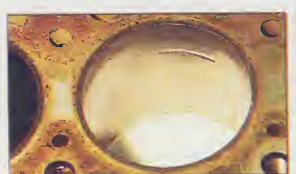
– Ну?

– Ну, и по привычке «стольничек» срубил.

– Ты завязывай, материал-то уже… опубликован! **ЗР**



150 км назад в чистую «кастрюлю» поставили новый фильтрующий элемент… Выброс масла недвусмысленно говорил: с цилиндро-поршневой группой неладно!



Канавки на поршне начали разрушаться, и кольца получили большую свободу.
На стенке второго цилиндра образовалась выработка глубиной до 0,15 мм. Аналогичная скоро появилась бы в четвертом… Грустный итог – замена блока.





КРЭШ–ТЕСТ В ПУТИ /ВСКРЫТИЕ ПОКАЗАЛО

КРЕПЧЕ ЗА БАРАНКУ ДЕРЖИСЬ, ШОФЕР... ПОЛУЧИВ УДАР СЗАДИ

ТЕКСТ / ИГОРЬ МАЛАХОВ

Ученые люди известны своими издевательствами над беззащитными зверушками. Поймают мышку, крыску, кролика или собачку, заразят чем-нибудь, дождутся, пока животинка околеет, и ну ее потрошить! Одной из наших «ок», серпуховской, тоже сделали смертельную «инъекцию» (правда, невольно) – долбанули в «корму» так, что кузов признали непригодным к восстановлению. Чтобы гибель машинки, успевшей пробежать с марта 2000-го всего 32 тыс. км, не оказалась бесцельной, мы решили отдать останки специалистам-патологоанатомам, пусть потрошат. Что же показало вскрытие?

Удар машинка приняла правильно – ну, почти правильно. Характер деформаций кузова схож с тем, что получают при испытаниях на соответствие требованиям Правил № 32 ЕЭК ООН «Поведение конструкции транспортных средств в случае удара сзади...». Тогда подопытный автомобиль бьют специальной тележкой массой 1100 кг со скоростью 35–39 км/ч. Протокол гласит: «...Все основные разрушения и деформации, а следовательно, и поглощение энергии удара произошли в районе багажника. Элементы крепления заднего сиденья в результате деформации переместились на незначительную величину, что соответствует требованиям пассивной безопасности...». Теперь добавим ложку дегтя: «...можно отметить некачественную сварку: арок задних колес к панели задка, пола багажника к арке колеса справа, поперечины пола к арке колеса...». В самом деле, кузов здесь разошелся по швам, однако испортить «Оку» плохой сваркой не удалось: «Существенного влияния на характер деформации эти недостатки не оказали».

Слухи о том, что кузов маленькой машины не может защитить обитателей салона в случае аварии, не подтвердились, по крайней мере, при ударе сзади. Но, как говорится, не кузовом единым...

Сектор механизма для регулировки наклона спинки с «выбитым» зубом.



В свое время мы провели испытания сидений (ЗР, 2000, № 4). «Оковское» кресло тогда в конкурсе не участвовало, но о его хлипкости мы знали не понаслышке. Авария подтвердила наши опасения – водитель, мужчина не самых героических пропорций, сломал спинку сиденья. Вновь обратимся к документу: «...После разборки механизма регулировки угла наклона спинки было обнаружено, что у зубчатого сектора произошло разрушение одного зуба и надлом следующего. После проверки в лаборатории физико-химического анализа выяснилось, что по химическому составу материал зубчатого сектора соответствует стали 10 по ГОСТ 1050-88, хотя согласно технической документации должен соответствовать стали 20...».

Крах водительского сиденья вызвал к жизни идею оценить прочность уцелевшего пассажирского кресла. Методику испытаний описывать не станем, мы о ней уже рассказывали (см. ссылку), процитируем лишь вердикт испытателей: «...При достижении нагрузки 80 даН произошел отрыв по сварке правой направляющей подголовника. Причина отрыва – некачественная сварка (пережог)...». От себя добавим, что подголовник должен выдерживать нагрузку 89 даН и, кроме того, он просто должен БЫТЬ! Мы приобрели автомобиль без подголовников и установили их самостоятельно, благо на заводе не забыли приварить направляющие (хотя и халтурно).

Напоследок – пожелание заводу-изготовителю: в погоне за снижением цены все же не забывать про безопасность автомобиля, даже такого маленького и дешевого, как «Ока». ЗР

Направляющая подголовника,..



...которая оторвалась по сварке.



ВОДОРОДНЫЕ «ПОКАТУШКИ»



В «экологически продвинутой» Калифорнии «Хонда» начинает публичные тест-драйвы автомобиля FCX-V3, заправленного водородом, сжатым до 250 атм. Он питает «электростанцию» – топливные элементы мощностью 70 кВт, самостоятельно разработанные японской компанией. Им помогают суперконденсаторы, способные отдавать ток большой силы, необходимый при разгоне. Синхронный электродвигатель с возбуждением от постоянных магнитов развивает момент 238 Н·м и разгоняет четырехместную машину массой 1750 кг до 130 км/ч.

Поездки по городу Сакраменто должны выявить привлекательность подобных автомобилей для местного рынка.

Известный по моделям «Опель-Зафира», «Вектра» и «Купе» 147-сильный двигатель объемом 2,2 л можно отныне увидеть и под капотом «Астры». С ним машина разгоняется до 214 км/ч, достигая 100 км/ч за 8,8 с.

«ПОРШЕ» – СЕМЬЯНИН

До сих пор, произнося «Порше», мы подразумевали спорт. Вернее, спортивные автомобили. Но теперь положение меняется: вскоре появится вседорожник «Кайенна», а затем фирма собирается удивить мир целой гаммой из семи принципиально новых моделей. причем во всех классах – от крошечного двухместного родстера до огромного полугрузового пикапа!

Приоткроем завесу тайны над четырехдверным седаном и мини-вэном, использующими некоторые элементы упоминавшейся выше «Кайенны». От одноклассников их будут отличать очень низкая посадка и весьма мощные двигатели – от 340 до 500 л. с. Очевидно, они станут прямыми конкурентами тюнинговым версиям автомобилей известных европейских фирм.

РИСУНКИ / АЛЕКСАНДР КРАСНОВ

«АУДИ» – НА ТРЕТЬ ВСЕДОРОЖНИК?



«Ауди-Кваттро» 1980 года (в центре) – родоначальник полноприводных моделей фирмы.

К открытию Женевского автосалона была приурочена передача миллионного полноприводного «Ауди-Кваттро» президенту Швейцарского альпийского клуба Францу Штемпфли. Автомобиль будет использоваться службой спасения горнолыжников, которая тоже отмечает юбилей – свое столетие.

Интересно, что полным приводом оснащены 30% всех «ауди», а если говорить об американском рынке – то все 90%!



ОАО «Псковавто» получило «Одобрение типа транспортного средства» для новых моделей маршрутных такси на базе ГАЗ-22021. Один из вариантов кузова – без задних распашных дверей, что повышает его жесткость (при этом окна служат аварийными выходами, что не противоречит установленным требованиям). Есть и микроавтобус на 14 мест с задними распашными дверями.

ЭКОНОМНЫМ ГОНЩИКАМ

Дизельный автомобиль – не всегда флегматичный и скучноватый помощник по хозяйству. Тюнинговое ателье «Брабус» объектом для настройки избрало «Мерседес-Бенц-320 CDI». После «небольшого» вмешательства «шестерка» объемом 3222 см³ выдает мощность 241 л. с. (против 198 л. с. в стандартном исполнении) и момент 540 Н·м! «Брабус-D6» разгоняется до «сотни» за 7,1 с и достигает… 237 км/ч. В дополнение к двигателю – спортивная подвеска, уменьшенный на 35 мм дорожный просвет и специальная «обувь» – шины 245/35ZR19 спереди и 285/30ZR19 – сзади.

Теперь желающие сэкономить на топливе, пролетая по автобану, могут не краснеть перед владельцами бензиновых болидов.



Центр автомобильных исследований в Гельзенкирхене опубликовал прогноз о перспективах топливных элементов. Проанализировав динамику цен на нефть, ее мировые запасы, ученые заключили, что электромобили на их основе останутся достаточно экзотичными вплоть до 2020 года и лишь в дальнейшем смогут стать экономически привлекательными. Впрочем, если ради чистоты воздуха на уровне правительств будут введены существенные налоговые льготы для владельцев, этот срок может сократиться вдвое.

КАК «СКРУТИЛИ» ПИКАП / ВЕЗДЕХОД

В ТОЛЬЯТТИ СДЕЛАЛИ ГРУЗОВИЧОК «ОСОБО ПОВЫШЕННОЙ» ПРОХОДИМОСТИ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ МИШИН

КАПРИЗ МИЛЛИОНЕРА

Подобные автомобили (не путать с гусеничными машинами) впервые появились в Англии под маркой «Lynx». Шарнир позволял половинкам кузова поворачиваться друг относительно друга.

В Тольятти идею создания подобной конструкции завез один миллионер еще в начале 90-х. Он заказал «Восточному кольцу» – фирме, в то время выпускавшей рамные пикапы «Бизон» на агрегатах «Нивы», опытный образец такого автомобиля с силовым агрегатом «Самары» и среднемоторной компоновкой. Кабину пожелал трехместную, с водительским креслом посредине – чтобы приспособить вездеход и к лево-, и к правостороннему движению. Такой вот автомобильчик для развлечений.

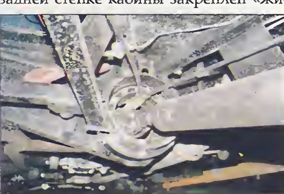
Конструкцию создали очень быстро. Построили и альтернативный вариант с агрегатами «Нивы». Но с миллионером не сошлись в цене – идея, увы, не нашла развития. Позже сделали подобную машину для геологов на базе УАЗа, но и она осталась невостребованной.

Более чем через десять лет об этом наследии вспомнил автор конструкции – Валерий Петрович Яковлев, работающий в фирме ВИС – «ВАЗинтерсервис». Вездеход с шарниром сделали быстро – естественно, на базе полноприводного грузовичка ВИС-2346. Так в 2000 году на свет появился «Капрал».

ПИКАП РАСПИЛИЛИ...

Но это только полдела. Между полурамами кабины и кузова вставили большой подшипник, позволяющий «половинкам» поворачиваться одна относительно другой на 40 градусов. Ограничители не дают частям машины закрутиться на больший угол. Карданный вал, тросы управления стояночным тормозом и топливные трубки (бак расположен под кузовом) проходят сквозь подшипник. Система выпуска остается на передней половине – закреплена на задней стенке кабины.

Изюминка «Капрала» – блокировка поворотного подшипника, при помощи которой «скручивающийся» вездеход превращают в обычный автомобиль для езды по твердым дорогам. На задней стенке кабины закреплен «жи-



Карданный вал и тросы ручника проходят сквозь подшипник шарнира.

Средний - рычаг стояночного тормоза. Крайние - для раздельного подтормаживания задних колес.



гулевский» щит с тормозными колодками, а барабан тягами соединен с задней половинкой машины. В кабине – рычаг, аналогичный ручнику. Затянул – половинки стопорятся и «Капрал» превращается в обычный полноприводный ВИС-2346.

Еще один элемент повышения проходимости – стояночный тормоз с раздельным управлением. В дополнение к стандартному рычагу есть еще два, только без фиксаторов. Они позволяют подтормаживать любое из задних колес поодиночке. Если одно из них буксует – подтормозив его, перераспределяем крутящий момент на колесо другого борта.

По словам автора конструкции, любой автомобиль (все-таки лучше рамный) нетрудно переделать в «скручивающийся». В качестве подшипника подойдет опорно-поворотное устройство (они бывают разных размеров), используемое в станках-роботах. Цена переделки и увеличение материалоемкости конструкции – примерно 10% от стоимости серийного автомобиля.

ВТЯНИТЕ ЖИВОТ, «КАПРАЛ»!

По асфальту грузовичок движется как обычный – заторможенный шарнир ничем себя не выдает. Машина довольно резво разгоняется, поворачивает и рулится без проблем; на трассе держит 120.

Съезжаем на разбитую грунтовку и отпускаем «поворотный» тормоз. Впечатление, будто пикап пошел мягче. Специально выбираю дорогу похуже – где ям больше. Чтобы понять разницу, проезжаю один и тот же участок дважды. Первый раз – с блокировкой шарнира. Грузовичок, как утка, переваливается с боку на бок на кочках, глубокую канаву удается переехать только с хода. Медленно и аккуратно не получается – диагонально расположенные колеса вывешиваются, беспомощно вращаясь в воздухе, и машина останавливается.

Теперь то же самое, но уже с «распущенным» шарниром. Валкость «Капрала» разительно уменьшилась. Передние колеса идут сами по себе, задние – будто отдельно от передних. Косую канаву преодолеваю легко. Останавливаюсь в самом изломе и без буксования трогаюсь с места. Интересно!

Ищу высокий бруствер и захожу на него под острым углом. Плавно переваливаю его передними колесами и... залеваю «животом». Вот тебе и на! Подшипник-шарнир висит в самой середине базы и цепляется за холмики. Правда, он не боится подобных контактов – конструкция, по заверениям автора, очень прочная. Кое-как сползаю с бугра.



Шарнир дает дополнительные шансы.

Снова еду по канавам в поисках места, где можно попробовать «бортовой ручник». К сожалению, вывесить «Капрал» так и не удалось – пришлось довольствоваться грязью нашего импровизированного автополигона. Что ж, подтормаживание колеса, потерявшего сцепление с дорогой, немного помогает, но, конечно, не панацея. К тому же пользоваться им следует очень аккуратно, иначе можно вызвать интенсивный износ тормозных колодок, сателлитов дифференциала и... засесть в лужу основательно. А небольшую речушку с песчаным дном грузовичок форсировал даже без намека на буксование.

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ?

Конструкция вездехода показалась очень интересной, у нее есть очевидные достоинства. Шарнир, позволяя половинкам машины смещаться относительно друг друга, по сути, увеличивает ходы подвески. Благодаря этому «Капрал» уверенно движется по пересеченной местности. Здорово, что шарнир блокируется – иначе, накренившись в быстром повороте на шоссе, машина может начать скручиваться.

Самый главный минус – низко висящий «живот», цепляющий за бугры и гребни. Пожалуй, отмечу еще один недостаток: шарнир фиксируется при любом относительном положении половинок. А надо бы в строго определенном, чтобы исключить блокировку с перекосом мостов. Правда, конструктор утверждает, что нашел новый вариант шарнира, не ограничивающий радиус продольной проходимости автомобиля.

Сомнения, возникшие в ходе знакомства с «Капралом», касаются надежности и долговечности трансмиссии. Ведь именно на нее во время скручивания машины действуют повышенные нагрузки, особенно если по неровностям ехать не очень медленно. Поворот задней «половинки» машины относительно передней изменяет крутящий момент на коробке и «раздатке».

И все же, несмотря на недочеты, предложенная конструкция уникальна, она заслуживает внимания. А ответить на вопросы и рассеять сомнения могут только всесторонние испытания. ЗР

Выхлопная система целиком расположена на передней части автомобиля.



ПОМОГУ, ЧЕМ СМОГУ /ТЕСТ

СТРЕМЛЕНИЕ СДЕЛАТЬ АВТОМОБИЛЬ БЕЗОПАСНЕЕ ЛИШЬ НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД ДОСТОЙНО БЕЗУСЛОВНОЙ ПОХВАЛЫ

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ ФОМИН,
АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ
ФОТО / ВЛАДИМИР КНЯЗЕВ

НЕ СТРЕЛЯЙТЕ В ПИАНИСТА – ОН ИГРАЕТ, КАК УМЕЕТ!

Если верить вестернам, такие предупреждения были нередки в салунах Дикого Запада. Нынче впору делать что-то подобное для электроники в автомобиле. Ведь умные системы все настойчивее вмешиваются в управление. Речь идет уже не о контроле работы двигателя, а о самой деликатной материи – управляемости! Антиблокировочная система тормозов, противобуксовочная система и венец электронных ухищрений – система стабилизации стали обычны не только на самых дорогих машинах, но и в более доступных ценовых категориях. Конечно, для новичка за рулем любая дополнительная «страховка» полезна, но опытному водителю еще один посредник между ним и машиной кажется неуместным. Попробуем разобраться в его роли, оперируя не только эмоциями, но и цифрами.

НЕОБХОДИМОЕ ЗЛО?

Абсолютно безопасной машины быть просто не может. Пассивная безопасность дает себя знать, только когда авария уже произошла. Активная – комплекс мер, способных предотвратить наихудшее развитие событий. Как сделать машину более прогнозируемой, однозначно выполняющей команды водителя? Хорошо настроенное шасси – только полдела. В предельных режимах неизбежны скольжения и заносы, когда неподготовленному водителю сложно справиться даже с простым и понятным в управлении автомобилем. Впрочем, и более опытный в подобной ситуации не всегда избежит столкновения – например, на узкой дороге или в интенсивном потоке. Тут-то и должна помочь система стабилизации (ESP – Electronic Stability Program). Что она может?



ЭЛЕКТРОННЫЙ «ЖУК»

Роль подопытного на этот раз выпала модному «Фольксвагену-Нью Битл». «Новый жук» оказался единственной из машин концерна, оснащенных подобной системой, – он поступает к нам в европейской комплектации. Все другие «фольксвагены» в Россию пока приходят без нее. Сложность в том, что «российские» машины имеют другую программу управления двигателем, а интеграция с ней необходима для работы ESP. Поэтому сложную систему, требующую кропотливой доводки под характеристики автомобиля и двигателя, у нас пока не предлагают.

Наш подопытный оснащен не только ESP, но также АБС и противобуксовочной системой (ее можно отключить совместно с ESP). Как известно, новый «Жук» сделан на платформе «Гольфа», а потому технически мало отличается от него. Под капотом поперек – двухлитровая 115-сильная «четверка»; забегая вперед, скажем: агрегат на редкость тяговитый и послушный. Привод, естественно, передний, «обувка» по сезону – «Континенталь Винтер Контакт», зимние нешипованные покрышки нешуточного размера – 205/55R16.

ЧТО МОЖЕТ АБС?

Ее задача – не давать колесам блокироваться при торможении, подстраховывая автомобиль от заноса и позволяя управлять им при экстренном торможении. На деле все получилось не так радужно. Во-первых, с работающей АБС машина управляется далеко не так хорошо, проявляя склонность к сносу передних колес. Во-вторых, тормозной путь с АБС оказался больше, чем без нее. На гладком льду с включенной АБС «Жук» останавливался с 50 км/ч примерно на 2,5 м дальше, чем без нее. Впрочем, в относительных цифрах это совсем немного: всего 4,2%.

А вот на снегу АБС проиграла уже вчистую: 3,5 м здесь – это уже 21% тормозного пути. Впрочем, никаких чудес. Заблокированные колеса «вгрызаются» в плотный снег и быстрее тормозят автомобиль. АБС же, напротив, не дает им «зарыться», заставляя катиться по скользкой поверхности.

БУКСУЙ БЫСТРЕЕ

Как разогнаться на льду – «в натяг», на грани пробуксовки или, наоборот, шлифовать лед колесами «во всю дурь»? Как часто бывает, обе крайности неоптимальны. Лучше всего ускоряться с небольшой контролируемой пробуксовкой – если потренироваться, нужную меру найдете быстро. Сможет ли электроника определить ее так же точно? Увы, нет. Разгон до 50 км/ч под присмотром ESP, постоянно «душащей» двигатель, длится на 2,5 с дольше, чем под управлением чуткой правой ноги нашего эксперта. Справедливости ради добавим, что ESP вовсе не глупа. Она все же допускает небольшую пробуксовку, а потому дает немного выиграть по сравнению с разгоном «в натяг».

КАК КРУТЯТСЯ «ЖУКИ»

Упражнение № 1: вход в поворот. Размеченный резиновыми конусами коридор плавно изгибается влево. Его ширина – 3,5 м, как у полосы движения на до-

роге. Заезжаем быстрее, еще быстрее, и через несколько попыток черный «Жук» начинает выскальзывать наружу. В это время ESP, притормаживая внутреннее переднее колесо, буквально «запихивает» машину внутрь поворота. Еще быстрее – и электроника уже не в силах помочь: автомобиль выскальзывает за пределы «дороги», разметая по снегу полосатые конусы. Рекорд – 38,2 км/ч.

Попробуйте по-другому. «Ломаем» траекторию на входе в поворот и заходим в него со скольжением. Дудки! В самый ответственный момент ESP «душит» двигатель, и «Жук» опять вылетает с траектории. Да, так быстрее не получится.

Хорошо, отключаем ESP и наслаждаемся полным контролем над машиной. Теперь лучше? Не совсем, если заезжать обычным образом. «Фольксваген» демонстрирует классическую недостаточную поворачиваемость: «мордой» вперед и давай давить конуса. Пробуем вход со скольжением: заработало! Теперь скорость возросла больше чем на 3 км/ч, а автомобиль все еще возможно удержать в коридоре.

Упражнение № 2: «переставка». Узкий входной коридор, затем 18 метров на смену полосы движения, широкий коридор и сужение. Под колесами – очень плотный укатанный снег. Начинаем потихоньку, потом быстрее. Всего 50 км/ч, а работа ESP уже ощущается. Неужели предел близок? Не похоже. Следующий, заход 52 км/ч, потом 55, 58, 60, 62. Еще быстрее. Первый конус полетел при скорости 69 км/ч, лучший «чистый проход» 71 км/ч! И ни намека на занос – предел выбран по сцепным свойствам шин.

Теперь выключаем систему – и новая серия заездов. Начинаем с 55 км/ч, а уже при 59 км/ч появляются первые признаки курсовых колебаний. За отметкой 66 км/ч борьба с машиной в самом разгаре. Только очень быстрая и точная работа рулем может удержать «Жука» в выходном коридоре. Малейшая неточность – и экипаж снова вылезает на мороз расставлять конуса. Тем не менее результат, показанный с ESP, повторить не удается – лучший заезд 68,5 км/ч. Итак, «простой» автомобиль не способен удержаться в коридоре на большей скорости. А ESP успешно препятствует развитию колебаний.

Упражнение № 3: бег по кругу. Восьмидесятиметровая окружность обо-






«Жук» на «переставке» под контролем ESP.

значена десятком «ворот». Под колесами укатанный снег вперемешку с шероховатым льдом. Задача – проехать три круга за минимальное время. Чуть быстрее, и передние колеса «Жука» скользят наружу. Добавить газу – перейти на больший радиус, сбросить – втянуться внутрь. Просто, но только на первый взгляд.

Прикатались быстро – результаты стали попадать «один в один». Теперь включаем ESP. Ну что такое: «Жук» отказывается заносить «корму», плохо реагирует на сброс газа, а на любые действия рулем притормаживает то одно, то другое переднее колесо. Конечно, можно ехать и так, но ощущения неважные, да и время не блестящее. Однако разрыв в 2,2% по сравнению с отключенной системой невелик. Четыре–шесть десятых секунды на круг, а кажется – значительно больше. Вот вам и субъективный фактор – не верь часам своим?

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Погодные условия: температура –12°С, давление 744 мм рт. ст., влажность 40%.	
Покрытие – лед	
Торможение 50–0 км/ч, м:	
с АБС	59,3
без АБС	56,9
Покрытие – снег	
с АБС	25,9
без АБС	21,4
Покрытие – лед	
Разгон 0–50 км/ч, с:	
ESP	27,6
без ESP	25,1 (28,1*)
Погодные условия: температура –4°С, давление 740 мм рт.ст., влажность 80%.	
Покрытие – укатанный снег	
Вход в поворот, км/ч:	
ESP	38,2
без ESP	41,5
«Переставка», S=18 м, км/ч:	
ESP	71
без ESP	68,5
Круг, Ø=80 м, L=254 м, с:	
ESP	26,7
без ESP	26,1

*Без пробуксовки.

ПРОВЕРКА НА ДОРОГАХ

Почему мы выбрали именно такие ситуации? Дело в том, что за каждой из них стоит определенная идея. Езда по кругу дает возможность оценить действия ESP в повороте, прощупать «навыки» системы при практически неизменных условиях. Бесконечный поворот постоянного радиуса скучен только на первый взгляд; на самом деле – это странный многоугольник, составленный из циклов «занос-разгон-снос-торможение скольжением». Пока такое упражнение лучше удается человеку, чем электронике.

Вход в поворот и «переставка» – модели типичных ситуаций и ошибок человека за рулем. Давайте мысленно перенесем результаты с полигона на обычное шоссе. Предположим – по невниманию, ошибке в расчете или недостатку опыта водитель слишком быстро вошел в поворот. Руль повернут, но автомобиль движется почти прямо. Каковы варианты развития событий?

1. Испуганный водитель давит на тормоз. Автомобиль по касательной уходит в кювет или на встречную полосу. Хорошо, если кювет неглубокий, а навстречу никого.

2. Водитель резко сбрасывает газ, провоцируя занос. Дальше все в его руках. Сможет «поймать» машину и нащупать нужную траекторию – повезло. Нет – сорвется в неконтролируемое вращение или уйдет с дороги в боковом скольжении.

3. Поняв, что в поворот «не попасть», водитель заранее выставляет автомобиль боком и втягивает машину в поворот, полностью используя сцепные качества ведущих колес. Хорошо тому, кто умеет владеть автомобилем в такой ситуации, но давайте начистоту: вы сможете?

4. Автомобиль с ESP. Если превышение скорости невелико, система сумеет удержать машину в пределах полосы движения. Если же нет – автомобиль, по крайней мере, останется контролируемым – даже на обочине.

Еще одна ситуация. Ночь, зимняя дорога, снег, местами укатанный до льда. В свете фар – неожиданное препятствие. Тормозить поздно, скорость слишком велика. В последний момент водитель все-таки успевает объехать преграду. Если он увернулся «на пределе», дальше вариант развития событий, скорее всего, один – занос, запоздалая попытка коррекции, еще занос, вращение и... Ну как повезет. Ас, может, и «выдернет» автомобиль из заноса тягой передних колес, но откуда взять ее на пятой передаче?

Что произойдет, если автомобиль оборудован ESP? Вернитесь к тесту «переставка» – ответ очевиден.

СТАТЬ УМНЕЕ

Конечно, ESP не идеал и не панацея от неприятностей на дороге. Но по сравнению с уже привычной для многих АБС ее вмешательство предпочтительнее. По крайней мере, явно не приводит к осложнениям и не ухудшает безопасности машины. Правда, насчет удовольствия от вождения можно поспорить...

Нет, ESP не перепишет законы физики и не заменит комплекта хороших шин. И уж подавно она бессильна против излишнего самомнения. Если водитель чересчур уверен в себе, он рано или поздно попадет в ситуацию, которая ему не по зубам. Быть может, тогда ESP даст ему еще один шанс – стать умнее... ЗР

С отключением EPS поведение машины заметно меняется.



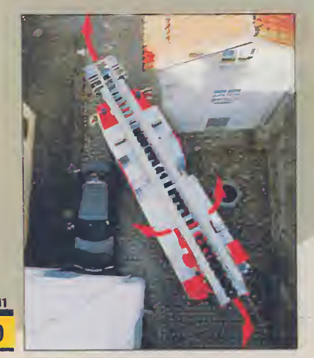



В конце концов, считают на «Делфай», автомобиль станет таким (Экс-стир).

ЖАЛЬ, ЧТО, ПОДОБНО СОЛДАТУ, АВТОМОБИЛЬ НЕ МОЖЕТ РАЗВЕРНУТЬСЯ НА МЕСТЕ

КРУ—ГОМ! /ОБОЗРЕНИЕ

ТЕКСТ / АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ



УСИЛЕНО ЭЛЕКТРИЧЕСТВОМ

Радиус поворота – не тот параметр, который привлекает внимание при выборе автомобиля. Нам подавай скорость (читай – мощность) да динамику. А о незаметных среди прочих показателей метрах мы вспоминаем, пробираясь по узким улочкам, заезжая в гараж, поставленный «дверь в дверь» с соседским, или пытаясь припарковаться около популярного магазина.

Конструкторы в стремлении облегчить нашу жизнь ведут наступление на проблему маневренности в нескольких направлениях. Например, снижают усилие на рулевом колесе – чтобы легко и быстро выворачивать колеса от упора до упора. Сегодня редко встретишь приличную иномарку (даже в компакт-классе!), не оснащенную сервоусилителем. Подобные устройства известны давно, работают они, как правило, с помощью гидравлики: давление в системе создается специальным насосом, забирающим изрядную долю мощности от двигателя – даже когда автомобиль едет по прямой.

Иное дело – электродвигатель. Он не только сделает ненужной гидросистему, но и сэкономит бензин – около 0,2 л/100 км. Ведь питание на электромотор подается лишь при совершении маневра. Да и реализовать гибкую характеристику усилителя гораздо проще – на то электроника. В общем, электроусилитель – пожалуй, самое перспективное решение; напомним, что им оснастят, например, «Ниву» ВАЗ-2123 (ЗР, 2000, № 10). Одна беда: переложив силовую часть бремени управления на электроны, приходится гонять по проводам слишком большие их толпы. Сечение

и расход меди непомерно возрастают, генератор и аккумулятор уже не могут обеспечить почти стартерные токи в течение всей поездки. Особенно, если речь идет не об автомобиле компакт-класса. Единственный выход – повысить напряжение бортовой сети хотя бы раза в три, до 42 В. Сегодня в большинство перспективных моделей закладывается именно такая величина, часто параллельно с традиционной 12-вольтовой сетью для маломощных потребителей.

Закономерен, однако, вопрос: а почему только усилитель? Нельзя ли полностью заменить рулевой механизм электродвигателем? Оказывается, можно! Такая система управления по проводам E-STEER™ разработана фирмой «Делфай» и опробована на серийном «ФИАТ-Пунто» последнего поколения. Таким образом дизайнеры освободились от необходимости привязывать расположение рулевого колеса к управляющему механизму. Баранку можно установить где угодно, хоть перед задним пассажиром! Это, конечно, крайность, а из реальных плюсов отметим еще такой: значительно легче сделать травмобезопасной рулевую колонку, которой, впрочем, может вообще не быть!

Конструктор волен отныне заложить любой мыслимый алгоритм управления, и новый «Пунто» это, кстати, ярко демонстрирует. Система, названная ФИАТом «Дуальдрайв», изменяет управляющее усилие в зависимости от скорости автомобиля, угла поворота колес и... положения непривычного рычажка на панели приборов. Им водитель включает городской либо шоссейный алгоритм управления.

При известной изощренности можно обойтись и без отдельного переключателя, как, например, в концепт-каре Z22 от БМВ (ЗР, 2000, № 10). Здесь автомобиль сам делает выбор в зависимости от скорости движения. Например, в диапазоне от 0 до 22 км/ч достаточно повернуть руль всего на 160°, чтобы колеса заняли крайнее положение. Так что необходимость обучения будущих водителей правильному перехватыванию баранки просто отпадает.

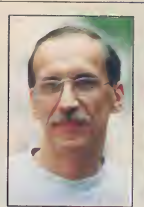
На первой стадии у «ФИАТ-Пунто» еще осталась механическая связь руля с колесами.

ЛИШНИЕ КОЛЕСА И БАРАНКИ

Другой радикальный подход к проблеме парковки – появление... пятого колеса. Конструкция столь же экзотическая, сколь и простая: водитель заезжает на стоянку только передними колесами, а затем задняя часть автомобиля приподнимается над землей своеобразным домкратом, опорная пята которого выполнена в виде... поперечно установленного колесика. Остается лишь вручную (или с помощью электропривода) закатить задок к тротуару. В такой машине очень удобно менять задние колеса или глушитель.

Хотя такое устройство и существует, но для серийного освоения считают более перспективной идею сделать управляемыми и задние колеса. Нечего им бездельничать, беззаботно катясь по дороге! Но тут не все так просто. Конечно, поставить еще одну рулевую трапецию – не проблема. Но вот как быть водителю, если перед ним появится вторая баранка? Пусть читатель не примет это за первоапрельскую шутку: в Штутгарте испытаны пожарные автомобили фирмы «ИВЕКО-Магирус» с двумя рулями! (ЗР, 1998, № 12). Почему именно пожарные? Да ведь этим тяжелым крупногабаритным машинам приходится маневрировать в экстремальных условиях, чтобы подобраться к горящему обьекту.

В крейсерском режиме задние колеса заблокированы в положении «прямо» и езда на «Магирусе» ничем не отличается от обычной. Но вот возникла необходимость в сложном маневре. Специальным ключом водитель активизирует управление задними колесами и теперь с помощью маленькой ручки-баранки, расположенной за рычагом коробки передач, может заставить автомобиль ехать почти боком. Или виртуозно «облизать» столб на углу тесного перекрестка. Скорость в этом режиме ограничена 10 км/ч, зато десятиметровая махина способна развернуться на проезжей части шириной 14 м.

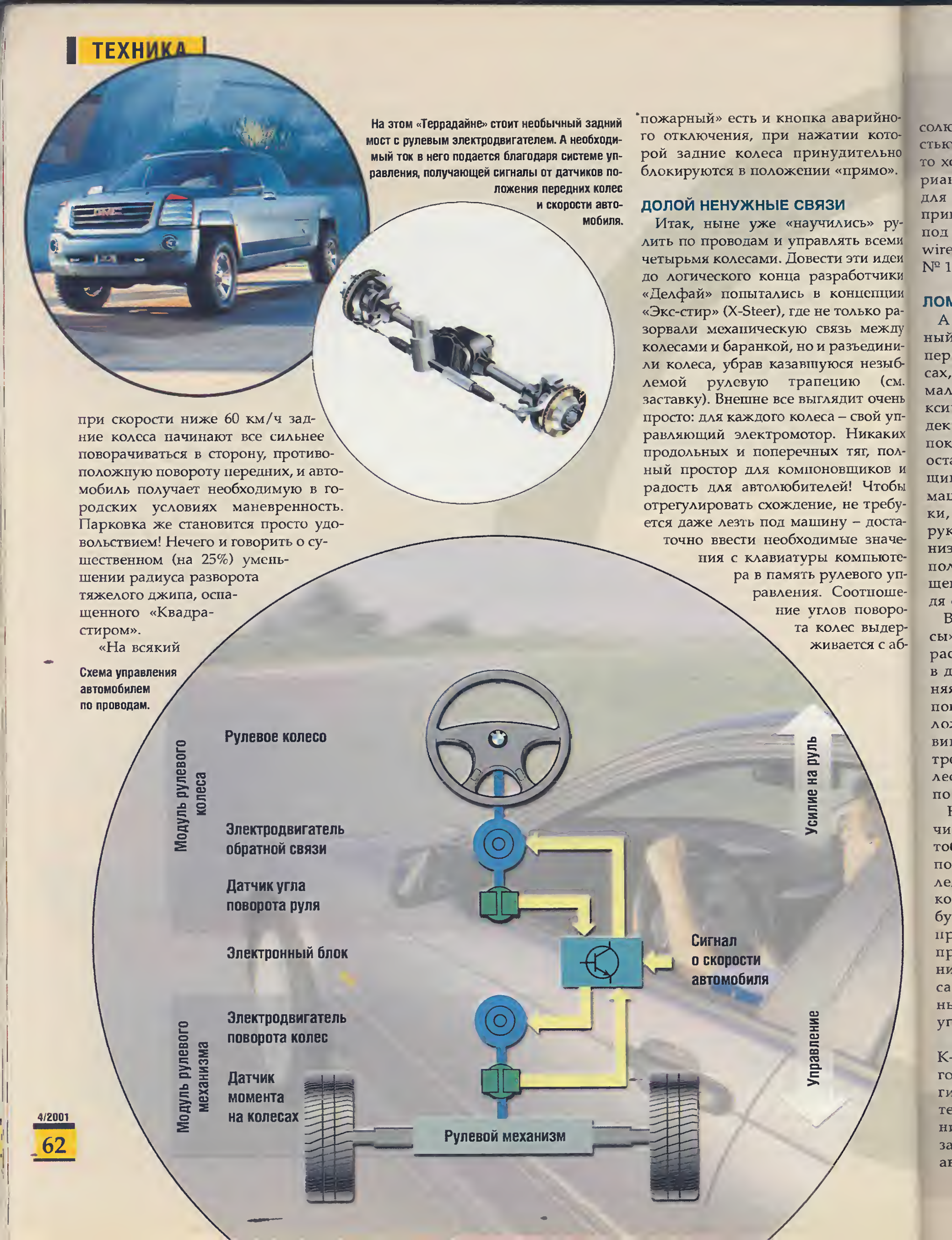


Автомобиль все больше «разворачивается» в сторону электроники. Вот и в тесном дворе без нее – никуда.

Этот «ИВЕКО-Магирус» сможет подъехать к очагу пожара в самом тесном дворе...

...благодаря неприметной второй баранке.

Рулить задними колесами можно и без дополнительной баранки, если поручить это занятие компьютеру. Напомним о системе «Квадрастир» (ЗР, 2000, № 6). На большой скорости задние колеса громоздкого полноприводника, подчиняясь команде процессора, поворачиваются в ту же сторону, что и передние, правда, на меньший угол. Программа рассчитывает соотношение этих углов таким образом, чтобы автомобиль с ростом скорости обретал все большую недостаточную поворачиваемость. А вот



На этом «Террадайне» стоит необычный задний мост с рулевым электродвигателем. А необходимый ток в него подается благодаря системе управления, получающей сигналы от датчиков положения передних колес и скорости автомобиля.

при скорости ниже 60 км/ч задние колеса начинают все сильнее поворачиваться в сторону, противоположную повороту передних, и автомобиль получает необходимую в городских условиях маневренность. Парковка же становится просто удовольствием! Нечего и говорить о существенном (на 25%) уменьшении радиуса разворота тяжелого джипа, оспащенного «Квадрастиром».

«На всякий пожарный» есть и кнопка аварийного отключения, при нажатии которой задние колеса принудительно блокируются в положении «прямо».

ДОЛОЙ НЕНУЖНЫЕ СВЯЗИ

Итак, ныне уже «научились» рулить по проводам и управлять всеми четырьмя колесами. Довести эти идеи до логического конца разработчики «Делфай» попытались в концепции «Экс-стир» (X-Steer), где не только разорвали механическую связь между колесами и баранкой, но и разъединили колеса, убрав казавшуюся незыблемой рулевую трапецию (см. заставку). Внешне все выглядит очень просто: для каждого колеса – свой управляющий электромотор. Никаких продольных и поперечных тяг, полный простор для компоновщиков и радость для автолюбителей! Чтобы отрегулировать схождение, не требуется даже лезть под машину – достаточно ввести необходимые значения с клавиатуры компьютера в память рулевого управления. Соотношение углов поворота колес выдерживается с аб-

Схема управления автомобилем по проводам.

солютной – «электронной» – точностью для любой базы или колеи, будь то хоть стретч, хоть укороченный вариант. Аналогичная (правда, лишь для передних колес) разработка с прицелом на 2010 год есть и у ФИАТа под кодовым названием Corner by wire – угол по проводам (ЗР, 2000, № 11).

ЛОМАЯ СПИНУ

А если автомобиль не просто длинный, а очень длинный? Речь не о суперлимузинах – о городских автобусах, в которых надо хотя бы с минимальным комфортом разместить максимальное число пассажиров. Дабл-деккеры – двухэтажные автобусы – показали себя не с лучшей стороны; остается во имя вместимости наращивать длину. Чтобы 18-метровые машины вписывались в тесные улочки, их делают сочлененными. Конструкторы мудрят с рулевыми механизмами и приводами, пытаясь использовать преимущества «ломающегося» кузова, по возможности уйдя от недостатков.

Всем знакомы венгерские «икарусы». В прежних моделях двигатель располагался под полом и приводил в движение колеса средней оси. Задняя ось была управляемой – колеса поворачивались в зависимости от положения полуприцепа. Впоследствии «хвост» немного удлинили, а на третью ось поставили двускатные колеса, отказавшись от механизма их поворота.

Но сегодня распространение получила другая схема: на городских автобусах известных фирм мотор расположен в хвосте, ведущая ось – последняя. Чтобы представить себе такой автопоезд в движении, попробуйте проехаться на переднеприводном автомобиле с прицепом, причем задним ходом! Однако на самом деле сочлененные автобусы неплохо управляются.

Вспомните трактор К-700 «Кировец». У него, чтобы повернуть, гидропривод принудительно «переламывает» шарнир, связывающий переднюю и заднюю части рамы. В современном автобусе шарнир тоже не предоставлен сам себе, а управляется гидравлическими устройствами: они меняют «податливость» в зависимости от скорости, дорожных условий, угла поворота передних колес. Допустим, при троганье на гололеде автобус может превращаться в совершенно жесткую конструкцию... Не обошлось здесь, естественно, без вездесущего компьютера, обрабатывающего сигналы многочисленных датчиков. Подобные серийные автобусы вовсю колесят по российским городам: это и «мерседесы», и новые модели «икарусов».



Современный сочлененный автобус и устройство его шарнира с гидроприводами.



ПОГОВОРИМ «ЗА ЖИЗНЬ»

А готовы ли новые электронные системы ручаться за нашу безопасность? Особенно, если между баранкой и колесами только провода... Разработчики отвечают обычно, что теперь надежность стала даже выше, так как управление работает и при выключенном двигателе (раньше в этом случае отказывал гидроусилитель). Ну да, понятно, аккумуляторная батарея-то на месте... А что будет, если, не дай бог, оборвется какой-нибудь проводок системы, нарушится контакт в разъеме или в компьютере электроны вдруг пойдут не тем путем? Может, лучше сделать следующий шаг – перейти к управлению без проводов, по радио? Представьте: вы сидите дома в комфортном кресле, держите в руках баранку и в полной безопасности управляете своей машиной, едущей на работу. Это, конечно, шутка. А если серьезно, то в сущности все упирается в статистику. Известны ведь случаи, когда в традиционном автомобиле обрывались рулевые тяги или шаровой палец выскакивал из своего гнезда. Значит, задача состоит лишь в том, чтобы ожидаемая частота отказов электроники, по крайней мере, не превышала частоту механических поломок в рулевом управлении. Как утверждают разработчики, это вполне реально уже сегодня, особенно при дублировании жизненно важных узлов. В конце концов, современные аэробусы, перевозящие не одну сотню пассажиров, давно уже управляются по проводам! Так что лишь менталитет человека «механического века» может помешать доверить свою безопасность электронам, снующим по лабиринтам проводов и электронного мозга. ЗР

В дальнейшем предполагается снабдить каждое колесо своим электроприводом, упразднив рулевую трапецию.

РАДИУС ПОВОРОТА НЕКОТОРЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Модель автомобиля	Радиус поворота, м	Колесная база, мм
ВАЗ-2110	5,5	2490
«Фольксваген-Гольф»	5,45	2515
«Волга» ГАЗ-3110	5,8	2800
«Вольво-S80»	5,45	2790
КамАЗ-5320	8,65	3190+1320
«Икарус-435»	10,76	5570+6410

/СЛОВА, СЛОВА...

ПРАКТИЧНАЯ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ

АВТОМОБИЛЬНЫЕ НЕОЛОГИЗМЫ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ

ТЕКСТ / МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

ДЛЯ ПИКНИКА НА ОБОЧИНЕ

Со времени появления автомобиля его эволюция не прекращалась ни на минуту. Создавались все новые типы машин, и сегодня разобраться в их классификации непросто. Каждая автомобильная держава «играет» по собственным правилам. Взять к примеру США, где прижился термин Sport Utility Vehicle (SUV), который можно перевести как «спортивно-практичный автомобиль». На первый взгляд, эти понятия несовместимы. Но жизнь рассудила иначе.

В 60-е годы под маркой «Джип» была выпущена грузопассажирская модель «Вэгонир», совершившая переворот в головах американцев. В отличие от армейского «Виллиса», у «Вэгонира» был закрытый вместительный кузов, по-легковому комфортабельный салон и мощный мотор. Успех «Джипа» подтолкнул и другие компании к выпуску подобных машин: у «Форда» дебютировал «Бронко», а «Додж» предложил «Рэм».

К середине 90-х понятие Sport Utility Vehicle прочно укрепилось за комфортабельными, практичными и динамичными машинами, сочетающими эти качества с неплохой, по сравнению с легковушками, проходимостью благодаря полному приводу и увеличенному дорожному просвету. Такая машина позволит не только активно рулить по городу, но и отправиться на пикник... не слишком удаляясь от асфальта. В этом и состоит отличие «пляжно-паркетных» SUV от «профессиональных» вседорожников вроде «Ниссана-Патруль», «Ленд-Ровера Дефенлер» или «Мерседеса» G-класса.

МЕЖДУ МЕХАНИКОЙ И «АВТОМАТОМ»

Благодаря электронике трансмиссии обрели функции и возможности, о которых еще недавно можно было лишь мечтать. Речь о полуавтоматических и автоматических коробках, часто именуемых секвентальными. Это название пришло из латыни: sequentia – последовательность.

Широкое распространение новой схемы началось благодаря фирме «Порше» и ее автоматической коробке «Типтроник» с возможностью ручного последовательного переключения передач. Ныне ее аналоги производит большинство крупных фирм: таковы, например, «Аутостик» («Крайслер») и «Гиртроник» («Вольво»). В чем изюминка ставшего популярным решения?

На машине с «последовательной» коробкой передач можно перейти ко второй, альтернативной схеме переключения, при которой достаточно слегка толкнуть рычаг вперед-назад (или влево-вправо), чтобы «шагнуть» на ступень вверх или вниз.



В отличие от обычного «автомата», этот дает «активному» водителю больше возможностей. Любопытно, что принцип управления перешел и на другие типы трансмиссий. Например, на «Мерседесе-Спринтер» и «Смарте» установлены механические коробки с автоматическим управлением, а на «Ниссане-Примера» – вариатор, но с виртуальными ступенями – предварительно запрограммированными фиксированными значениями передаточных чисел. Ведь на компактных машинах гидромеханические трансмиссии не прижились в первую очередь из-за повышенного расхода топлива, а «секвентальные» схемы лишены этого недостатка, зато обладают всеми преимуществами «автоматов». **|ЗР|**





Их разделяет океан, но как похожи! «Ленд-Ровер Фрилендер» наследовал от своего именитого предка «фамилию», но не завидную проходимость. Американский «Сатурн-SUV», перейдя из разряда концепт-каров в стан серийных машин, сменил имя на VUE (неказистая аббревиатура созвучна «view» – вид).

/ВЫСТАВКИ, САЛОНЫ

ТИТУЛЫ И ПРЕМЬЕРЫ

КАКИМ БУДЕТ ГРУЗОВИК НАЧАЛА ВЕКА?



«ДАФ Аэро-3000» дизайнера Луиджи Колани назван «Грузовиком тысячелетия».



МАН TG-A – «Грузовик 2001 года»


Интерьер кабины грузовика DAF CF

ТЕКСТ / БОРИС ХУБАЕВ

Первый в наступившем столетии «грузовой» салон прошел в Брюсселе. В связи со сменой веков его организации уделили особое внимание, задействовав под экспозицию все 12 павильонов огромного выставочного комплекса «Эйсель».

Современный грузовик – настоящее произведение искусства и высокой технологии. Объективно выбрать лучший – задача практически неразрешимая, однако титул «Грузовик года» прижился. Ну да ладно – журналисты, надувая щеки, присваивают баллы, производитель жмурится от оказанной чести и фотовспышек, а потребителю – зрелище. В этом году «фишка поперла» немецкой фирме МАН. Ее тягач МАН TG-A заработал 114 очков против 44 у «Рено-Мидлум» и 29 у «Вольво-FL».

Однажды мне довелось беседовать с руководителем крупной европейской фирмы – производителя грузовиков. В основе конкурентоспособности автомобиля, по его мнению, лежат грузоподъемность, максимальная скорость (что в сочетании дает наивысшую производительность) и имя фирмы. Первое и второе ныне даже не обсуждается: давно достигнуты пределы, определяемые транспортным законодательством. А вот имя... Оно стало играть еще более важную роль, чем раньше.

Фирма МАН была и остается одной из ведущих в Европе, подтвердив это в очередной раз лауреатством своего автомобиля.

Упомянем для начала серию из пяти новых многоклапанных дизелей – рядных шестицилиндровых мощностью 310–510 л. с. Разумеется, все отвечают нормам Евро III по токсичности и уже сертифицированы под Евро IV 2005 года. МАН решил эту задачу «своим путем», применив внешнюю систему рециркуляции выхлопных газов, часть которых, охлаждаясь в теплообменнике, снова поступает в двигатель в смеси со свежим воздухом. Тем самым, снизив содержание кислорода во всасываемом воздухе, уменьшают количество окислов азота, выхлоп становится намного чище, а мотор укладывается в жесткие требования.



Тягач ДАФ – серия CF.

Удобство, комфорт и отделка новой кабины TG-A – выше всяких похвал. Конструкторы позаботились о водителе и на случай столкновения: кабина, где надо, стала жестче, а передок – энергоемкий. Дисковые тормоза всех колес управляются электронной системой EBS, в фарах – ксеноновые лампы.

Нет ничего приятней вида спящего конкурента, говорят деловые люди. Помня это, другие фирмы тоже «бодрствуют» – если и не выдают совсем новые модели, то постоянно их модернизируют.

Лозунг компании ДАФ – «управляй своим делом» (Drive your business). И они управляют... Новая серия LF развозных грузовиков (полная масса 6–18 тонн) – тому подтверждение. Она идет вслед за более тяжелой серией CF, недавно показанной во Франкфурте. Да и флагман фирмы – дальнобойщик 95 XF с мотором 530 л. с. и новой кабиной появился лишь в прошлом году.

Автомобили серий LF и CF будут делать на заводе «Лейланд» в Великобритании, который, как и завод ДАФ, принадлежит компании «Паккар». Та, в свою очередь, выпускает для них двигатели, разработанные по ее заказу американской фирмой «Камминс». Двигатели, естественно, вполне современные: здесь и «коммон рейл», и по четыре клапана на цилиндр, и турбонагнетатель «Хольсет» с интеркулером для всасываемого воздуха. Электроника регулирует работу двигателя, «зная» его обороты, температуру, расход воздуха, давление в гидроаккумуляторе «коммон рейл» и положение акселератора.


«Скания-124L» – капотный вариант


У «Рено-Трафик» есть двойник – «Опель-Виваро»



У фирмы «Скания» тоже премьера: магистральный тягач с уже известной кабиной, но новой 12-литровой «шестеркой» мощностью 470 л. с. и моментом 2200 Н·м. Он соответствует нормам Евро III, относящимся к новым моделям с октября 2000 года и ко всем новым автомобилям с октября 2001 года. Кроме впрыска топлива под высоким давлением через насос-форсунки («Скания-HPI»), разработанного совместно с фирмой «Камминс», новый двигатель оснащен системой «турбокомпаунд», использующей энергию выхлопных газов. Рост мощности с – 420 до 470 л. с.

А что же другие киты, в частности «Даймлер-Крайслер»? Появившийся пять лет назад тягач «Мерседес-Актрос» и сейчас еще настолько хорош, что не нуждается в замене. Автомобиль прекрасно продается – как, впрочем, и другие модели фирмы.

Сразу несколько мировых премьер у ИВЕКО. Впечатляет тягач «Евро Курсор-13». Его 13-литровый мотор развивает 480 л. с. Как и у других – система впрыска топлива с насос-форсунками, но вдобавок турбонагнетатель с изменяемой геометрией (VGN), а дисковые вентилируемые тормоза, управляемые электронной системой, позволяют сократить тормозной путь со скорости 85 км/ч на 16 м.

Корпорация «Вольво» может спокойно жить еще несколько лет благодаря своему «Грузовику 2000 года» – FN 12. Хорошая поддержка ему – капотная модель NH 12, ориентированная на рынки Южной Америки.

«Рено-Магнум» – лидер в программе фирмы – с прошлого года оснащается американским 12-литровым мотором E-Tech мощностью 400–480 л. с.

Оригинальную новинку показала итальянская фирма «Бремак», давно выпускающая легкие грузовички-тягачи специального назначения – полноприводные с исключительно высокой проходимостью. На этот раз внимание привлекла модель «Экстрем-35/45». Ее диаметр разворота всего 6 м. Коробка передач имеет 20 ступеней для движения вперед и четыре – назад. Задний мост – с электроблокировкой дифференциала.

Звание «Фургон года-2001» присвоено семейству «Форд-Транзит» нового поколения – 112 очков из 133 возможных! Это самый высокий результат за всю историю выбора «Фургона года». «Транзит» выпускают в Бельгии, в городе Генк, где на заводе «Форда» делают также новейший «Мондео». Теперь у «Транзита» есть передне- и заднеприводный варианты, причем последний классифицирован как двухтонный, а первый входит в категорию автомобилей грузоподъемностью 1 т.

Борьба за место под солнцем приводит порой к неожиданным решениям. Неужели такие гиганты, как «Опель» или «Рено», не могут самостоятельно разработать и выпускать любой автомобиль? Конечно, могут, но зачем – они тоже денежки считают. И насчитали, что совместное производство небольших фургонов (до 3,5 т) выгоднее для каждой стороны.

Российский авангард был представлен тремя моделями «Нивы» с бензиновым двигателем 1,7 л/80 л. с. и турбодизелем «Пежо» – 1,9 л/75 л. с. По заказу устанавливается оборудование для питания сжиженным газом. Кроме того, демонстрировались универсалы ВАЗ-2111 в исполнении «утилитер», то есть без задних сидений, с увеличенной площадкой для груза. Им, увы, никакого титула не досталось... ЗР



«Форд-Транзит» будут делать и с передним (на фото), и с задним приводом.

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ / АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ

ПОЖАЛУЙТЕ НА РЕНТГЕН!

КОМПЬЮТЕРНАЯ ТОМОГРАФИЯ ПОЗВОЛЯЕТ ОБНАРУЖИТЬ НЕ ТОЛЬКО ОПУХОЛЬ, НО И РАКОВИНУ

Томограф, который из-за своей дороговизны до сих пор остается экзотикой в наших поликлиниках, прописался... в исследовательском центре «Даймлер-Крайслера». Не подумайте, что в этой 30-тонной махине обследуют сотрудников. Впервые томографом просвечивают металлические детали автомобиля. Впрочем, серийные узлы, изготовленные по отработанной до мелочей технологии, сюда не попадают – дорого. Разве что новый поставщик литья вызовет сомнения в своей добросовестности. А вот экспериментальные детали прототипов могут рассчитывать на внимание уникального прибора, если они не превышают 210 мм в сечении, а подозрительное место скрывается в толще металла на глубине не более 150 мм.

Итак, новый шатун, поршень или еще что-нибудь подобное попадает под плоский рентгеновский луч толщиной 0,5–1 мм и примерно за 45 минут совершает полный оборот с шагом в четверть градуса. На каждом из этих 1440 шагов и делается снимок, попадающий в память компьютера. Тот, обобщив все полученные результаты, выдает на монитор картинку заданного оператором среза, на которой отчетливо видны мельчайшие дефекты.



Снимок с экрана нового томографа «Даймлер-Крайслера».

Чтобы получить такие результаты, конструкторам пришлось снабдить томограф двумя рентгеновскими трубками, работающими с разными ускоряющими электронами напряжениями. А в ближайших планах разработчиков – очередная модификация томографа, чтобы получать трехмерные «стереоснимки» исследуемого образца.

КАЗАЛОСЬ БЫ, АРАБСКИЕ ЭМИРАТЫ ИНТЕРЕСУЕТ ТОЛЬКО НЕФТЬ...

ШЕЙХ МЕНЯЕТ ОРИЕНТАЦИЮ

На самом деле все далеко не так однозначно. И фирма БМВ не ошиблась, выбрав началом своей «водородной» кругосветки Дубай. Правительство этой страны уже давно обеспокоено односторонней ориентацией своей экономики на эксплуатацию недр. Уловив тенденцию перевода автомобилей на питание водородом, ОАЭ хочет оказаться в первых рядах поставщиков нового топлива. Правда, водород из-под земли не достать, зато море рядом – дело за электроэнергией. И вот шейх Бин Фахад решил вложить капиталы в совершенно новый энергокомплекс. Арабские Эмираты расположены в так называемом солнечном поясе (здесь преобладает ясная погода). Сам Аллах велел построить многокилометровые параболические зеркала, чтобы фокусировать даровую энергию в узкую световую полоску, а ею моментально разогреть проложенную в фокусе трубу с жидким теплоносителем. Так получается пар; он способен раскрутить мощнейшую турбину, дающую ток для разложения морской воды на водород и кислород. Первый станет топливом автомобилей будущего, второй найдет применение в сварочных работах и в медицине.

Бояться, что моря пересохнут, не стоит: после «использования» водород вновь превратится в пар и, в конечном счете, вернется в океан.

Первые водородные ласточки в Дубае.

ДО СТАРТА – МГНОВЕНИЕ

ФИРМА «БЕРУ» СОКРАЩАЕТ ВРЕМЯ ПУСКА ДИЗЕЛЯ

Пустить дизель на морозе без предварительного подогрева цилиндров свечами накаливания практически невозможно. После включения «зажигания» автоматика обычно предлагает подождать, пока не погаснет сигнальная лампа, что занимает несколько десятков секунд.



Комплект свечей и блок управления для шестицилиндрового дизеля.

Новая электронная система ISS (Instant start system – мгновенный старт) гарантирует процесс пуска, практически неотличимый от бензинового мотора: даже при - 25°С время ожидания не превысит двух секунд. Да и после пуска ваш мотор будет работать гораздо ровнее, тише, меньше дымить. Это, однако, еще не все. Новые свечи по совместительству служат датчиками температуры и полноты сгорания и сообщают эту важнейшую информацию компьютеру, управляющему двигателем. Тот, в свою очередь, корректирует впрыск индивидуально по цилиндрам.

Как же протекает теперь пусковой процесс? Вначале кончик свечи накаливания разогревается мощным токовым импульсом до температуры 1000°С всего за две секунды (без обратной связи по температуре свечи могли просто расплавиться). Уже после того, как мотор завелся, программа продолжает подогревать свечу, пока сгорание в цилиндрах не станет оптимальным. Здесь также задействована обратная связь, так что управляющий компьютер учитывает реальные параметры в каждой камере сгорания.

Но и это не все. Например, на длительном спуске, когда двигатель работает на принудительном холостом ходу без подачи топлива, его температура может понизиться. Тогда при нажатии на педаль газа из выхлопной трубы вырвутся сажа и другие вредные вещества. Но только не с новой системой: она вовремя заметит переохлаждение мотора и сама включит свечи накаливания в нужном режиме.

Как же удалось заставить инерционную свечу накаливания работать в качестве датчика быстротекущего рабочего процесса? Для этого ее корпус изолировали от головки цилиндров. В результате появилась возможность измерить поток ионов между кончиком свечи и стенками цилиндра, а он-то как раз и дает всю необходимую компьютеру информацию. С помощью хитро составленной программы из полученного сигнала удается выделить не только временные и температурные характеристики, но и сведения о качестве топлива.

Так раскаляется новая свеча

На правах рекламы

Без права на рекламу

EXCELLENT в деталях

Продолжение. Начало см. в №№ 1,3 (2001)

http:\\www.excellent.ru

Новинка не для всех

Известная московская фирма-разработчик автомобильных охранных систем Magic Ring подготовила к новому сезону очередную новинку: автомобильную охранную систему EXCELLENT BLIND. Новая модель органично вобрала в себя все лучшее, что было воплощено в последних моделях EXCELLENT: интеллектуальную сирену Magic Voice (с голосовым подтверждением выполненных команд и индикацией изменения режима), многозоновый **пейджер** с постоянным контролем радиоканала и многое другое.

Особенностью новой системы является то, что она разработана для плохо видящих и слепых владельцев автомашин.Теперь полностью отсутствует необходимость (при диагностике и программировании функций с брелока) считать вспышки светодиода или бортовых огней. Система ***голосом*** отзывается на любое нажатие кнопки брелока, поэтому программирование функций можно осуществлять ***"не глядя"***.

Изменен и брелок системы. На нем по-прежнему остались три кнопки, но вместо контрольного светодиода в него встроен зуммер (как в метке присутствия Magic Label). Нажатие на разные кнопки приводит к звучанию различных мелодий. Для облегчения различия кнопок ***"на ощупь"*** на каждой из них штифтом Брайля указано ее назначение.

Такого еще не было!

Как известно, в автомобильных охранах часто используются системы "плавающего", "прыгающего" или "случайного" кода для защиты автомобилей от несанкционированного доступа. На сегодня фактически сложившимся стандартом является система кодирования *KeeLoq* (авторские права принадлежат фирме Microchip Inc. USA). Несмотря на неоднократные попытки "взломать" эту систему, до сих пор никаких достоверных данных об их успешности так и не поступало.

Однако, пытаясь поставить финальную точку в соревновании с автомобильными угонщиками, известная московская фирма-разработчик Magic Ring предложила оригинальную новинку - систему кодирования *KeeLoq mataDura* (или двойной *KeeLoq*). Особенностью упомянутой системы (K^m в терминологии разработчиков) является то, что понять (а стало быть, и взломать) его не может ни один из конкурентов, ни сами разработчики!

К минусу заявленной новинки можно смело отнести невозможность защитить ее в соответствии с Законом об авторском праве: во-первых, алгоритм невозможно описать, а во-вторых, само название запатентовано еще в позапрошлом веке, хотя с тех пор неоднократно подвергалось ревизии.

(Продолжение следует)

Magic Ring, Ltd. (095) 924-1779, 923-0271

«ПАУК» ВМЕСТО РАМПЫ

СИСТЕМА «КОММОН РЕЙЛ» МОЖЕТ ОБХОДИТЬСЯ БЕЗ ОБЩЕЙ ТОПЛИВНОЙ ШИНЫ

Дизельные двигатели уверенно занимают место под капотами даже совсем маленьких машин – таких, например, как «Смарт». При этом они не просто уменьшаются в размерах и рабочем объеме – в полном соответствии с законами диалектики происходит переход «количества в качество». Вот, например, новая система топливоподачи «Мултек DCR 1400», разработанная фирмой «Делфай» в сотрудничестве с «Рено».

Речь идет об аппаратуре для дизеля объемом 1461 см³, предназначенного автомобилям «Лагуна» и «Клио» последних поколений. Бросается в глаза отсутствие топливной рампы, которая на уже привычном «коммон рейле» идет вдоль форсунок – в ней в ожидании впрыска находится сжатое под большим давлением топливо. Однако внешность обманчива. Конструкторы решили ужать эту шину до небольшой, почти сферической камеры-«паучка». Изменены также блок управления и форсунки. В каждой установлен дополнительный балансировочный клапан, позволивший использовать для прецизионного дозирования топлива сверхминиатюрный быстродействующий соленоид. Новая система следящей обратной связи APC (Accelerometer Pilot Control) обеспечивает оптимальное сгорание на протяжении всей жизни двигателя с учетом происходящих в нем «возрастных» изменений.



Небольшой «паучок» над форсунками и есть «топливная шина».
ФОТО / NEWSCOM

Новации повысили мощность полуторалитрового мотора с 66 до 81 л. с. и крутящий момент со 160 до 185 Н·м, одновременно уменьшив выброс CO_2, уровень шума и потребление топлива (на «Клио» – до 4,5 л/100 км). Появление новинки под капотом «Рено» ожидается уже летом этого года.

ЛЕГЧЕ АЛЮМИНИЯ?

СТАЛЬНЫЕ МАГНАТЫ НЕ СДАЮТСЯ

Нет, конечно же, Крупп и прочие без боя не сдадутся. Но чтобы победить новые материалы, надо изготовить детали автомобиля из стали не менее легкими, но более дешевыми. Задача непростая и для ее решения 30 известных металлургических фирм объединились в консорциум. Проект назван ULSAC (Ultra Light Steel Auto Closures – сверхлегкие стальные автомобильные «крышки», то есть навесные элементы).

Ранее мы писали о подобном проекте ULSAB по облегчению каркаса кузова (ЗР, 1998, № 8), теперь пришел черед дверей и капотов. Технологам консорциума удалось облегчить их на 27–32%, сохранив себестоимость на прежнем уровне. Недавно была продемонстрирована дверь легкового автомобиля, изготовленная по новой технологии с применением высокопрочных стальных сплавов, гидроформованных полых профилей, лазерной сварки. Ее масса (без стекла и внутренних механизмов) составила всего… 10,47 кг, что на целых 42% легче традиционной конструкции! Как заявил президент консорциума д-р Кристоф Шнайдер, «производители стали хотят оказать помощь автомобильным концернам в выпуске надежных, легких и экологически чистых автомобилей».

Об экологии, кстати, упомянуто отнюдь не случайно. Дело в том, что ставшие популярными в семидесятые годы пластиковые бензобаки пропускают сквозь свои стенки пары топлива – около 18 г за сутки. По нынешним, а тем более перспективным «меркам», это слишком много: калифорнийские законодатели с 2001 года допускают утечку углеводородов в атмосферу до 2 г/сутки, а с 2004-го – 0,5 г! Тут-то и вспомнили о стальном баке, не пропускающем вообще ничего. Правда, вместо вредного свинца защищать новые баки от коррозии будут покрытия из цинка и никеля плюс тончайшая пластиковая оболочка. Есть также варианты горячего алюминирования (к ним склоняются Германия и Япония) и даже использования новых сортов нержавейки.



Так работает вода, формуя стальные профили.

Не забыли сталелитейщики и о колесах. Казалось бы, что можно противопоставить красивым, легким и прочным легкосплавным дискам? Новые стали марок DP600 и DR600 позволили снизить массу штампованного диска на 20%: 15-дюймовый обод весит всего 6,75 кг при прежних прочности и стоимости. Это лишь на 1250 г тяжелее гораздо более дорогого алюминиевого конкурента! Кроме того, проходит испытания биметаллический стальной диск, сваренный лазером из двух полос стали разных сортов. Его масса – всего 5,3 кг, то есть меньше алюминиевого аналога!



ВЗГЛЯД ЗА ГОРИЗОНТ /КОНЦЕПТ-КАР

«ПИТЕР-ТУРБО» С ВАЗА ПРЕДСТАЛ В ЗАВЕРШЕННОМ ВИДЕ

ТЕКСТ, ФОТО / СЕРГЕЙ МИШИН

Идея принадлежит главному дизайнеру ВАЗа Сергею Синельникову и его коллеге Геннадию Грабору. А толчком к ней послужил «Питер-Турбо» из романа Василия Аксенова «Остров Крым».

Рассказывает Сергей Синельников:

– Ключевые скульптурные моменты композиции: выросшее из капота зеркало, его продолжение – подоконный пояс, переходящий в отрывной интерцептор в задней части кузова. Между прочим, идея оказалась весьма удачной с точки зрения аэродинамики. У модели в масштабе 1:4 коэффициент обтекаемости оказался очень небольшим – всего 0,2. Ожидаемый Сх у «натурального» автомобиля – около 0,25.

Оригинальные решения мы старались сочетать с преемственностью. Концепт унаследовал от «десятки» стилевые особенности – это кромка капота, выходящая на крылья, скругленная боковина, силуэт стеклянного «кокпита».

При весьма скромных для автомобилей подобного класса размерах (4660x1900x1550) «Питер» позволяет комфортно разместить в салоне пятерых рослых мужчин. Конструкторы уделили особое внимание удобству водителя и пассажиров. Так, у кузова нет средней стойки, затрудняющей посадку-высадку; передние кресла поворотные, а рулевая колонка – откидная. Передняя дверь висит не на обычных петлях, а отъезжает на рычагах с оригинальной кинематикой, распахиваясь очень широко, задняя – сдвижная. Проем багажника – от самой крыши.

Панели приборов просто нет. Она заменена консолью с кнопками и клавишами управления, большим дефлектором вентиляции и навигационным дисплеем. Над ней висит легкий поперечный ригель – мягкая «волна» с регулируемой по высоте баранкой и «таблеткой» приборов. Под ногами водителя – регулируемый блок педалей.

Необычен набор регулировок сидений. Традиционные – продольное перемещение подушки и изменение наклона спинки – дополнены регулировками поясничного и ягодичного упоров. Можно подгонять кресло и по рельефу фигуры. Для этого в спинке и подушке упрятано множество небольших объемов с жидкостью, соединенных каналами.

Еще одна изюминка передних сидений – гибкая спинка. Она позволяет водителю слегка разворачиваться в вертикальной плоскости (например, для взгляда назад при движении задним ходом), вместе со спинкой. Секрет – в сочетании жесткого и очень прочного «позвоночника» в центральной части кресла и податливой спинки. А при выходе из машины эти сиденья поворачиваются и приподнимаются.

– Мы видим наш концепт не просто «куклой», – дополнил Геннадий Грабор. – Это настоящий автомобиль на больших, 16-дюймовых колесах, с подвеской переменной жесткости и регулируемым дорожным просветом. Такое шасси позволит «Питеру» и по асфальту промчаться, и по проселку проехать. Двигатель – компактный, но мощный, позволяющий развивать более 200 км/ч – вероятнее всего, роторно-поршневой. Наша машина для активного водителя.

P.S. На 8-м всероссийском конкурсе-выставке «Дизайн-2000» дизайн-центр ВАЗа был награжден дипломом лауреата «Виктория» за создание серии концептуальных разработок.

ЗР

РУБРИКУ ВЕДЕТ / МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

«ТОЙОТА-МЕЙТРИКС»



Еще каких-нибудь двадцать лет назад японские и американские фирмы демонстрировали полярные подходы к автомобилестроению. Но сегодня все иначе: новая модель «Тойоты» – яркий пример сотрудничества бывших оппонентов. Дело в том, что у «Тойоты-Мейтрикс» есть близнец – «Понтиак-Вайб». Обе машины сконструированы на базе «Тойоты-Королла» последнего поколения и призваны завоевать любовь молодежи, ценящей вместительные, функциональные машины с запоминающейся, по-спортивному подтянутой внешностью. Особый стиль придают новинке кузовные панели, отштампованные на специальных прессах. Благодаря новейшей технологии и оборудованию удалось сочетать плавные линии и обводы с острыми кромками.

По заявлению «Тойоты», «Мейтрикс» будут выпускать как в переднеприводном, так и в полноприводном варианте. Сдержанным водителям адресована версия со 130-сильным мотором и традиционным для Америки «автоматом»; автомобиль выполняет строгие калифорнийские нормы токсичности ULEV. Тем, кто любит прокатиться с ветерком, предложат спортивную модификацию «Мейтрикс», где, помимо механической коробки передач и 17-дюймовых колес, «гонщиков» порадует более мощный мотор. Не мудрствуя лукаво, его, как и трансмиссию, позаимствовали у «Тойоты-Селика GT-S». В распоряжении водителя версии «Спорт» окажется табун из 180 «лошадей» – при рабочем объеме всего 1,8 л. Высокая литровая мощность – не в последнюю очередь заслуга «интеллектуального» управления фазами газораспределения VVTL-i.

На дорогах «Мейтрикс», как и «Вайб», появится в начале будущего года: производство налаживают на принадлежащем «Джи-Эм» и «Тойоте» заводе во Фримонте, штат Калифорния.

TOYOTA MATRIX

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4х16х1795 см^3; мощность «нетто» – 134 кВт/ 182 л. с. при 7600 об/мин; максимальный крутящий момент – 176 Н·м при 6800 об/мин. Коробка передач – механическая 6-ступенчатая или автоматическая 4-ступенчатая. Кузов – 5-местный 5-дверный хэтчбек несущего типа; компоновка – переднеприводная. с поперечно расположенным силовым агрегатом; база – 2600 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4350х1765х1570 мм; снаряженная масса – 1255 кг; время разгона до 100 км/ч – 8 с; расход топлива в условных городском и пригородном европейских ездовых циклах – 11,1 и 8,3 л/100 км соответственно.

«БЕНТЛИ ЕХР СПИД 8»

Двадцатичетырехчасовая гонка, ежегодно проходящая в середине июня близ французского городка Ле-Ман, во все времена считалась престижной и ответственной. В этом году среди участников марафона будет английская фирма «Бентли», последний раз боровшаяся здесь за победу 70 лет назад.

Закономерно, что при проектировании и доводке гоночных машин много внимания уделяют аэродинамическим показателям. Кузов «Спид 8» в течение 11 недель «продували» в аэродинамической трубе, подвергнув его более чем тысяче различных тестов! Интересен кузов и тем, что при его изготовлении использован лишь углепластик, благодаря чему масса конструкции составляет… всего 70 кг.

Прошлогодняя победа «Ауди» в «Ле-Мане» повлияла на выбор двигателя: место позади кокпита занял именно восьмицилиндровый мотор «Ауди» после доработки и установки двух турбонагнетателей с иными параметрами. Момент передается на задние колеса через шестиступенчатую коробку передач с последовательным переключением и пневматическим приводом – он обеспечивает максимально быструю и четкую работу трансмиссии.

Как принято в последние годы, подвески всех колес «Бентли» – двухрычажные, с витыми пружинами сзади и, что необычно для гоночных машин такого типа, с торсионом впереди.

Конечно, дебютанты редко выигрывают гонки такого масштаба, и англичане прекрасно это понимают. Но все же шансы у «Бентли» есть, ведь опыт за плечами немалый – недаром эти автомобили с 1924 по 1930 год пять раз становились победителями «Ле-Мана»!

BENTLEY EXP SPEED 8

Двигатель – бензиновый: число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8х32х3600 см^3; мощность – «нетто» 447 кВт/ 608 л. с.; максимальный крутящий момент – 650 Н·м. Коробка передач – 6-ступенчатая механическая: компоновка – с центральным расположением двигателя: база – 2730 мм; габарит (длина. ширина, высота) – 4630х1990х990 мм.



«ДОДЖ-ВАЙПЕР»

История «Гадюки» (так в переводе звучит имя машины) началась в 1989 году, когда появился концепт-кар «Вайпер RT 10». Первое же представление публике вызвало бурную реакцию и восторженные отклики в прессе. Результат – экстравагантный родстер решили запустить в серию, что и произошло тремя годами позже.

Вторая глава в истории модели была открыта в 1995 году, когда появилось купе «Вайпер GTS» на базе родстера. Впрочем, машины схожи лишь внешне: ведь 90% деталей купе были новыми, в результате «Гадюка» стала легче и проворнее.

«Крайслеру» удалось реализовать более 14 000 «вайперов». Только в крупнейшем клубе поклонников «Гадюки» в США более 3600 членов, всего же в Штатах насчитывается 33 официальных клуба, еще семь разбросаны по миру. Думается, вскоре их станет намного больше – ведь не за горами появление «Вайпера» третьего поколения, на сей раз кабриолета.

Как и предшественники, новинка поражает европейцев гигантским V-образным 10-цилиндровым двигателем. Ухищрения вроде изменяемых фаз газораспределения и сложнейшей электроники, кажется, прошли для консервативных любителей и конструкторов спортивных машин из США незамеченными. Из объема 8300 см^3 и так можно выжать достаточно «лошадей», а расход топлива покупателей подобных машин не интересует! Им важна мощь – мотор «Гадюки» развивает более 500 л. с.; крутящий момент 678 Н·м буквально швыряет машину вперед. По утверждению фирмы, на асфальте остаются черные полосы от буксующих шин, на какой бы передаче вы ни ехали перед тем, как вдавить в пол педаль газа!

Конечно, новая машина совершеннее предшественников, хотя переднемоторная компоновка с приводом на задние колеса и шестиступенчатой механической коробкой осталась нетронутой. В частности, «Вайпер»-кабриолет обещает быть куда послушнее на дороге благодаря полностью независимым подвескам и спортивному шасси, а также гигантским колесам размерностью 275/35R18 спереди и 345/30R19 сзади.

DODGE VIPER

Что же ощущает водитель «Гадюки», закладывая очередной вираж? «За рулем «Вайпера» получаешь истинное впечатление о том, каково разъезжать на настоящем гоночном автомобиле по обычной улице», – говорит тест-пилот и консультант проекта «Вайпер». В устах двукратного чемпиона мира в гонках формулы 1, победителя «Индианаполиса-500» Эмерсона Фиттипальди это звучит убедительно.

КОРОТКО

Летом 2004 года на рынок выйдет компактный «Вольво-V30» так называемого гольф-класса. Базой для него послужит платформа P1, на которой созданы «Форд-Фокус» и «Мазда-323».

После долгого перерыва фирма «Кадиллак» готовит новую модель классической компоновки, которая сменит «Кадиллак-Катера» (он же – «Опель-Омега»). Автомобиль, получивший индекс CTS, обещает стать одним из образцов комфорта. Первым выпустят седан, затем купе и вседорожник на его базе.

«Крайслер» работает над совершенно новой модельной программой. Так, на смену «Неону», «Чарджеру» и «Джипу-Гран Чероки» придут машины, которые разработают при активном участии «Мицубиси». «Неон» и «Стрейтэс» будут сконструированы на базе «Кольта» и «Каризмы» соответственно, а «Гран Чероки» – на агрегатах «Паджеро». В дальнейшем к созданию моделей «Крайслера» и «Джипа» привлекут корейские «Хёндэ» и КИА.

«Рено» отныне оснащает все автомобили семейства «Меган» системой «брейк эссист», обеспечивающей максимально быстрое срабатывание тормозной системы и тем повышающей ее эффективность.

«Ниссан» обновил вседорожник «Пасфайндер»: вместо двигателя объемом 3,3 л и мощностью 150 л. с. его оснастили 3,5-литровым агрегатом, развивающим на 70 сил больше. С ним тяжелая машина разгоняется до 175 км/ч, а рубеж в 100 км/ч преодолевает за 10,3 с.

Начаты испытания прототипа нового «Ламборгини-Дьябло». Дизайн кузова, основным разработчиком которого является фирма «Загато», не столь агрессивен, как у теперешней модели: сказывается патронаж господ из «Бертоне» и «Ауди». Но за спинками сидений «дьявольский огонь» горит по-прежнему: классический мотор V12 с увеличенным до 7 л объемом развивает более 600 л. с. Премьера машины состоится осенью на автосалоне во Франкфурте.

«ХЁНДЭ-САНТА ФЕ»

Основанная сравнительно недавно, в 1967 году, корейская фирма «Хёндэ» ныне обладает прочным положением. Ее автомобили не только лидируют по популярности в Корее, но и поставляются на экспорт в 190 стран. В лабораториях «Хёндэ» разрабатывают электро- и солнцемобили, там проходят испытания двигатели на топливных элементах.

Но реализация этих проектов в будущем. Главной же новостью последних месяцев стал дебют первого самостоятельно разработанного фирмой вседорожника «Санта Фе», предсерийные образцы которого были показаны еще год назад в Детройте. (Выпускаемый ныне «Галлопер» не в счет: это всего лишь «ремикс», видоизмененный «Мицубиси-Паджеро» еще первого поколения.)

Впрочем, вседорожником «Санта Фе» можно назвать лишь с натяжкой. Конечно, у машины большой клиренс, а постоянный полный привод, предлагаемый для дорогих версий, разработали специалисты по трансмиссиям на авторитетной фирме «Штайр-Пух». Но платформу для «Санта Фе» позаимствовали у «Сонаты». Надо полагать, в наследство достанется и «легковая» управляемость. Этому поспособствуют рулевой механизм реечного типа, а также подвески – «Мак-Ферсон» спереди и независимая многорычажная сзади.

Под капотом базового варианта «Санта Фе» – знакомый владельцам «Сонаты» четырехцилиндровый 150-сильный мотор, но могут предложить и более совершенный агрегат – 24-клапанную «шестерку» объемом 2,7 л и мощностью 183 л.с. Такой вариант оборудуют редкой пока на корейских машинах автоматической коробкой передач с возможностью ручного переключения: у «Хёндэ» она называется «Шифтроник».

Не совсем обычна, но трогательна забота «Хёндэ» о здоровье владельцев



«Санта Фе»: в аптечке, помимо пластырей и бинтов, путешественники обнаружат диковинную мазь на основе пчелиных жал, бальзамы из экзотических азиатских растений и даже складной экран для защиты от солнца!

HYUNDAI SANTA FE

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4х16х2351 см^3; мощность «нетто» – 110 кВт/ 150 л.с. при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент – 212 Н·м при 3000 об/мин. Коробка передач – 5-ступенчатая механическая или 4-ступенчатая автоматическая; кузов – 5-местный 5-дверный универсал несущего типа; база – 2620 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4500х1845х1675 мм; снаряженная масса – 1586–1622 кг; расход топлива в условных городском и пригородном американских ездовых циклах (с механической коробкой передач) – 13 и 8 л/100 км соответственно.

«ИСУДЗУ-ЭКСИОМ»

Чтобы марка имела успех на рынке США, в модельном ряду просто необходим вседорожник – это аксиома, которой неукоснительно придерживается фирма «Исудзу». Ее модели «Трупер», «Родео» и «Ви Кросс» уже признаны поклонниками 4х4, теперь к ним добавится еще один вседорожник – «Эксиом», созданный по мотивам концептуальной разработки ZXS двухлетней давности. Любопытно, что придумать имя серийной версии предоставили пользователям Интернета, и из 46 с лишним тысяч предложений было выбрано название «Эксиом», а его автору в качестве приза вручат один из первых экземпляров нового джипа.



Новый полноприводный «Исудзу», очевидно, не спасует перед серьезным бездорожьем, поскольку обладает задатками вездехода. Кузов покоится на мощной восьмисекционной раме, смоделированной с помощью компьютеров. Трансмиссия TOD с понижающим рядом передач и дифференциалом повышенного трения позволяет варьировать распределение крутящего момента между колесами и, кроме того, контролировать скорость спуска с крутых холмов.

Под капотом «Эксиом» – «шестерка» с блоком и головкой цилиндров из алюминиевого сплава. Мотор с изменяемой геометрией впускного тракта выдает изрядный крутящий момент уже при 1200 об/мин, а в целом его тяговые характеристики достаточны, чтобы легко буксировать прицеп массой до двух тонн.

Плавности хода способствует управляемая электроникой подвеска ISC с амортизаторами, изменяющими характеристики в зависимости от качества дороги. А кожаная отделка салона, многофункциональный информационный центр с жидкокристаллическим дисплеем и богатое оснащение роднят «проходимца» с седанами бизнес-класса.

ISUZU AXIOM

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6х24х3494 см^3; мощность «нетто» – 171 кВт/ 233 л. с. при 5400 об/мин; максимальный крутящий момент – 312 Н·м при 3000 об/мин. Коробка передач – 4-ступенчатая автоматическая; кузов – 5-местный 5-дверный универсал; база – 2702 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4639х1796х1706 мм; снаряженная масса – 1897 кг; расход топлива в условных городском и пригородном американских ездовых циклах – 14.7 и 11.7 л/100 км соответственно.

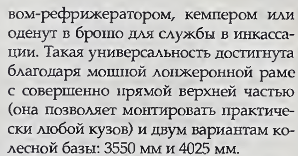
«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ СПРИНТЕР»

За пять лет коммерческие автомобили этого семейства сделали успешную «карьеру» – их выпущено уже более 600 тысяч. От объединения «Даймлера» с «Крайслером» в крупнейший мировой концерн (он же – самый массовый производитель грузовиков) «Спринтер» только выиграл: в прошлом году его внешность подвергли ретуши и оснастили новыми двигателями, а теперь на повестке дня – экспорт за океан под маркой «Фрейтлайнер».

До недавнего времени машину выпускали в трех «весовых категориях» и более чем пятидесяти базовых версиях, а общее число вариантов исполнения перевалило за полторы сотни! Теперь в строю и модификация повышенной грузоподъемности 616 CDI. Ее премьера стала одним из главных событий очередной выставки коммерческих машин в Брюсселе.



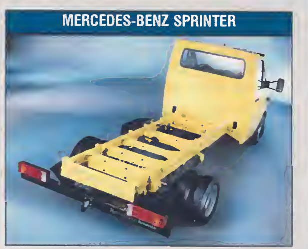
Как нетрудно догадаться по индексу модели, под капотом новейшего «Спринтера» установлен дизель. Благодаря турбонаддуву и системе «коммон рейл» пятицилиндровый агрегат объемом 2,7 л уже сегодня укладывается в нормы токсичности Евро III. А его 156 л. с. и 330 Н·м крутящего момента приходятся как нельзя кстати – ведь машина способна взять на борт до 3700 кг груза при полной массе 5990 кг. Хотя завод в Дюссельдорфе выпускает только бортовые грузовики и самосвалы, по заказу «Спринтер 616 CDI» оборудуют кузовом-рефрижератором, кемпером или оденут в броню для службы в инкассации. Такая универсальность достигнута благодаря мощной лонжеронной раме с совершенно прямой верхней частью (она позволяет монтировать практически любой кузов) и двум вариантам колесной базы: 3550 мм и 4025 мм.



Трансмиссии также подбирают, исходя из специфики рынка и условий работы «Спринтера». Например, в Скандинавии, где снежные зимы, предпочитают версии с постоянным полным приводом или с подключаемым передним мостом и понижающей передачей в раздаточной коробке.

Экономить на безопасности нынче не принято – престиж дороже. Хотя далеко не каждый грузовичок похвастается подушками безопасности и противобуксовочной системой, работающей в «тандеме» с АБС.

MERCEDES-BENZ SPRINTER



КОРОТКО

В сентябре во Франкфурте «Ниссан» представит прототип, по которому можно будет судить об облике следующего поколения «Микры»: ее дебют намечен на 2003 год.

Фирма MCC готовит «узкую» модификацию «Смарта». Это продиктовано желанием попасть на японском рынке в мини-класс, облагаемый меньшим налогом. Существующие варианты «Смарта» на 15 см шире, чем нужно, и потому относятся в Стране восходящего солнца к... среднему классу.

Дизайнеры БМВ работают над «пляжным» автомобилем на основе «Мини» по имени «Мини-моук». Предка этой машинки выпускали в Англии с 1964 по 1968 год, затем производство перенесли в Италию, где оно длилось до начала 90-х. Баварцы рассчитывают на ностальгические чувства покупателей и планируют продавать новинку в первую очередь в США.

До конца года «Порше» должен решить судьбу четвертой модели в своей гамме, которая пока состоит из «Бокстера» и «Карреры», а также «завтрашнего» вседорожника «Кайенна». Глава «Порше» Видекинг заявил, что новинка не будет седаном, не будет построена в кооперации с японцами и не будет конкурентом «Мазды-MX5». Все остальное, по его словам, вполне возможно!

Летом «Хёндэ» выйдет на рынок с пятиместным компакт-вэном. У четырехметрового автомобиля, возможно, будет самый просторный салон в своем классе. Базируется компакт-вэн на агрегатах «Элантры» и заменит ее модификацию с кузовом универсал.

Вскоре у дилеров «Мерседес-Бенца» появится обновленный А-класс. Самый маленький «мерс» стал значительно просторнее, поскольку его колесная база выросла на 170 мм. Кроме того, модернизированы два дизельных мотора, мощность которых удалось поднять почти на 25%. Список опций дополнили подушки безопасности («занавески») над передними окнами.

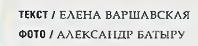


/НА ПЕРЕПУТЬЕ

КАК МЕТЕТ СТАЛЬНАЯ МЕТЛА

ЧТО ИЗМЕНИЛОСЬ НА УАЗе С ПОЯВЛЕНИЕМ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПАРТНЕРА



86 88 100

ТЕКСТ / ЕЛЕНА ВАРШАВСКАЯ
ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

«ПРИДИТЕ К НАМ КНЯЖИТЬ»

Приблизительно с середины прошлого года дела на Ульяновском автозаводе пошли все хуже и хуже. Автомобилей выпускали даже чуть больше, чем в предыдущем году (более 81 тыс. штук в 1999-м; почти 85 тыс. – в 2000-м), продавали. Но долги росли и росли.

Руководство завода объясняло ситуацию просто – резким повышением цен на автокомпоненты, энергоносители, металл. На автомобили цены поднимать было страшно – упадет спрос. Производство не сворачивали, а, наоборот, наращивали, и долги ежемесячно увеличивались на миллионы долларов.

Стало ясно: надо срочно что-то предпринимать. И руководство предприятия нашло выход: пригласить «варягов». Один из крупнейших кредиторов УАЗа – череповецкая «Северсталь», поставщик металла, богатейшая компания, получающая огромные прибыли. Решение напрашивалось само: вот он, удачный стратегический партнер!

Осенью прошлого года историческое объединение состоялось. «Северсталь» получила контроль над УАЗом (20% акций), заплатив его долги. С сентября и до конца 2000 года новый собственник инвестировал в оборотные средства около двух миллиардов рублей. Генеральным директором остался П. Лежанкин, но фактически управлять заводом стала новая команда, приглашенная «Северсталью».

ОЧЕВИДНОЕ – НЕВЕРОЯТНОЕ

«Болезни» у автозавода оказались серьезные. Впрочем, никакими редкими или неизлечимыми недугами УАЗ не страдал. Только известные: бартер, огромные непроизводительные расходы, отрицательная рентабельность, отсутствие стратегии развития… Плюс к этому в последние несколько лет завод занимался внедрением в производство новой модели УАЗ-3160: было куплено и смонтировано новое оборудование, а это тоже немалые расходы (учитывая, что мощность сварочной линии, например, 80 тысяч кузовов в год). Они пока не окупились и не ясно, когда еще окупятся. Потому что выяснилось: УАЗ-3160 бестселлером вряд ли станет. Рынок отреагировал на новинку вяло: высокая цена, конструктивные недостатки, отсутствие большой рекламы…

Собственно, то, что надо оздоровить предприятие, очевидно. И что для этого следует исправить – известно. Так или иначе, по такому пути уже шли или идут некоторые из наших автозаводов. Самостоятельно – АвтоВАЗ, при помощи «Сибирского алюминия» – ГАЗ. Нужно организовать нормальный сбыт, избавиться от бартера и взаимозачетов, сократить затраты на производство, улучшать качество, по возможности снижая (или хотя бы не сильно повышая!) себестоимость продукции. Идеально: кооперироваться с другими автозаводами в производстве унифицированных компонентов.

Вопрос в другом: что следует для этого предпринять? Ведь есть пример в нашей автомобильной промышленности, когда неумелая (или намеренно непродуктивная) попытка вывести из кризиса предприятие по такому рецепту привела к полному развалу АО «Москвич». Значит, правильно поставленные задачи нужно еще умело выполнять.

Что сделала в первую очередь новая команда, как это теперь модно называть, топ-менеджеров УАЗа? Резко… повысила отпускные цены на автомобили и продолжала ежемесячно увеличивать их! Происходило подорожание (на некоторые модели – до 30%) в конце осени–зимой, когда спрос на автомобили и без того традиционно падает. Результат – затоваривание. К концу прошлого года осталось более трех тысяч нераспроданных УАЗов, причем, по данным из независимых источников, у дилеров – еще около пяти тысяч.

Если в декабре 2000 года завод выпустил на 600 автомобилей меньше, чем

в декабре 1999-го, то объемы производства в первом месяце нового века отстают от января 2000-го уже почти на тысячу (около 20%). При этом руководство завода официально заявляет, что предприятие выходит на безубыточный уровень, что финансовые вливания со стороны стратегического партнера «Северстали» прекращены уже с января. Новая команда менеджеров рассматривает финансовую стабилизацию УАЗа как приоритетную задачу 2001 года.

НЕТ НИЧЕГО СТАБИЛЬНЕЕ СМЕРТИ

Им меньше тридцати лет, они никогда до этого не работали в автомобильной промышленности, не имеют профильного образования и до сих пор мало знакомы с производством на вверенном им заводе. Впрочем, полное отсутствие опыта работы на советских автозаводах – не беда, а может быть, и преимущество (отсутствуют мешающие стереотипы). При условии четкого понимания происходящего в нынешней экономике, видения сверхзадач и путей их достижения. Есть ли это у молодого руководства УАЗа?

Первый заместитель генерального директора Сергей Эмдин говорит о желании существенно расширить производство (до 130 тыс. автомобилей в год к 2004-му), уже в нынешнем году выпустить около 15 тысяч УАЗ-3160, а в следующем – 17 тысяч. При том, что сейчас с трудом продается до трехсот новых короткобазных джипов в месяц и рентабельность их отрицательна, несмотря на очень высокую по российским меркам цену. Первый зам. говорит и о необходимости усовершенствовать агрегаты, улучшать качество продукции, подчеркивая, что все это предполагается делать за счет собственных средств завода (каких?).

А вот заместитель генерального директора по стратегии Виталий Несис считает, что модель 3160 неперспективна из-за неблагоприятного соотношения цена–потребительские свойства.

– Ключевое преимущество продукции завода – простота и низкая цена, – полагает Несис. – УАЗ-3160 можно вывести на уровень 10–15 тыс. автомобилей в год – и это будет максимальная потребность рынка в подобных автомобилях. Надо четко уяснить: наша кормилица – «буханка», в меньшей степени – джип. К тому же успех УАЗ-31514 (1995 год – железная крыша) и УАЗ-31519 (1999 год – стосильный движок) говорит о том, что потенциал базовой модели далеко не исчерпан. Поэтому задача – повышать качество, модернизировать старый модельный ряд, а с 2002 года начинать массовое производство УАЗ-3162.

Все бы хорошо, но вряд ли идея модернизации старых моделей (УАЗ-31514 – прямой потомок УАЗ-469, выпускаемого с 1972 года, «буханка» разработана и того раньше – в середине 50-х!) продуктивна. А наращивать выпуск УАЗ-3162 на площадях автозавода сложно: оборудование, подходящее для выпуска УАЗ-3160, для длиннобазных джипов требует серьезной переналадки.

И таких нестыковок намерений и реальности в политике нового менеджмента предостаточно, их можно перечислять еще долго.

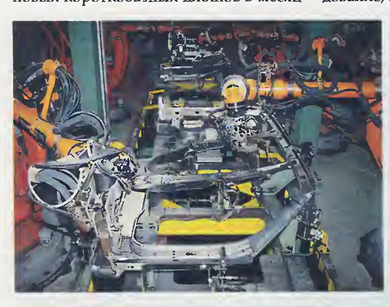
Впрочем, опытный практик Павел Лежанкин, руководивший предприятием долгие годы, не намного реалистичнее. Он всерьез заявляет о перспективах выпуска 250 тыс. автомобилей в год (интересно, кто купит их в таком количестве?), о гарантии на продукцию завода – 300 тыс. километров (!) и о массовом производстве УАЗ-3165 (полноприводный мини-вэн, существующий пока лишь в проекте).

В общем, стратегии развития предприятия несмотря на то, что прошло уже полгода со времени появления стратегического партнера, как не было, так и нет. Есть красивые, но мало значащие слова о Тотальной Оптимизации Производства (именно так, каждое слово с большой буквы, хотя смысл лишь в изучении издержек на каждом конкретном участке и сокращении). Дело, конечно, не просто нужное, а обязательное, но вовсе не панацея. Есть стремление выйти на безубыточность, но самоцелью это быть не может. Иначе безубыточность (если поднимать отпускные цены и сокращать производство) может стать первым шагом к остановке завода.

СВОЯ НОША НЕ ТЯНЕТ?

Новая команда топ-менеджеров грозится создать и обнародовать стратегический план развития предприятия в апреле. Хотелось бы верить, что, несмотря на противоречия во взглядах руководства, это будет не противоречивая программа и не новый перечень пожарных мер для достижения сиюминутных целей.

Гарантией тому должна стать все та же «Северсталь». Компания, судя по заявлениям ее руководства, заинтересована в УАЗе, и интерес этот долгосрочен. В частности, именно им объясняют и приобретение металлургами блокирующего пакета акций Заволжского моторного завода (главной проблемой, тормозящей развитие УАЗа, считается отсутствие хорошего мотора). Конечно, с появления «Северстали» прошло не так много времени, чтобы делать какие-то выводы. Все еще впереди. Хорошо бы, прогресс и процветание. ЗР





ВЫПУСК АВТОМОБИЛЕЙ НА УАЗе (шт.)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Грузовые	15 071	14 760	20 557	22 813	20 393	22 683
Легковые	44 880	33 701	51 411	31 932	38 686	40 250
Автобусы	24 972	21 084	24 475	22 443	22 050	21 939
Всего	74 923	74 545	96 423	77 188	81 129	84 872



ПОСТАВЩИК ДВОРА...

/КАЧЕСТВО

ТЕКСТ / АРКАДИЙ КОЗЛОВ

Дата рождения Кировского шинного – 1943 год. Эвакуированный из Ярославля завод выпускал шины для знаменитых полуторок. Во время войны, да и после нее завод в основном работал на ГАЗ. Шинами Кировского комплектовали ГАЗ-51, позже ГАЗ-53, ГАЗ-66, а еще ЗИЛ-131, бронетранспортеры, пушки. На предприятии, выпускавшем продукцию для армейской техники, – военная приемка, жесткая дисциплина, отборные кадры. Кировские шины отправляли только на конвейеры автозаводов и в розничной продаже они не встречались.

В 90-е годы сбыт шин упал – выпуск машин, для которых они предназначались, практически остановился. Положение спасла «Газель». В 1994 году с конвейера завода сошла первая шина для новинки ГАЗа. Далось это нелегко. Поначалу были нарекания: шины трескались по кромке стыка протектора и боковины, а «гладкий» дорожный рисунок сводил проходимость «Газели» на нет – она буксовала чуть ли не на асфальте. Постепенно заводчане решили эти проблемы и освоили производство шин для малых грузовиков, так что модель К-156 даже оказалась в числе победителей конкурса «100 лучших товаров России». Отметим особо, что именно по совету специалистов КШЗ Горьковский завод «ушел» от маленьких 15-дюймовых колес, задуманных для «Газели».

Поверив в свои силы, завод разработал и выпустил шины для «Соболя» и «Волги», которыми ГАЗ комплектует свои машины. Подготовили «обувку» и для нового УАЗа – как повышенной проходимости, так и дорожные. Именно они, 16-дюймовые, с увеличенным наружным диаметром, подошли для «Бычка» и ходят до 40 тыс. км – намного больше, чем шины некоторых других производителей.

Но и это еще не все. Кировчане разработали и выпустили шины для «Москвича» и ВАЗа (для последнего – дорожную, потом зимнюю, с направленным рисунком протектора).

Сейчас завод производит практически весь ассортимент легковых шин. Более того, УАЗ, ГАЗ и ВАЗ («Нива») уже комплектуют ими свои автомобили. Стать поставщиком автозавода непросто – там к новеньким весьма придирчивы. ВАЗ, к примеру, проводя испытания, сравнивает шины с лучшими отечественными и зарубежными аналогами. И только после этого принимает решение о допуске их на заводской конвейер.

С ЛОГОТИПОМ КШЗ

Качество достигается рецептурой резины, конструкцией, материалами (проволока, текстиль), рисунком. Тут много секретов, у каждого завода – свои. Один из них – соотношение каучуков в беговой дорожке. Бывают комбинации из двух, трех каучуков. Их процентное отношение существенно влияет на сцепные свойства шины, сопротивление качению, шум. Не говоря о том, что самих каучуков множество. Даже от поставщиков зависит... У КШЗ серьезный входной контроль сырья, а на выходе проверяют дисбаланс, радиальное и боковое биение, силовую неоднородность каждой покрышки. Колесо «винтом» выйти за ворота завода не может. Любое, взятое наугад товарное колесо будет соответствовать ТУ – утверждают руководители завода.

Сегодня КШЗ не в состоянии обеспечить своей продукцией всех желающих – мощностей не хватает, хотя завод работает уже в три смены. Чем это объяснить? Можно разработать хорошую шину, долго выпускать ее, но очень трудно добиться стабильности. То есть три колеса из четырех купленных могут быть качественными, а одно – так себе. Здесь сумели если не изжить это полностью, то свести отклонения к минимуму. И шины пошли нарасхват.

В последние годы растет количество натурального каучука в шине – с начала 90-х его стало больше втрое. Именно он увеличивает связуемость элементов шин и их усталостную прочность, с ним покрышка эластичнее, на стыках деталей меньше концентрация нагрузок. Попросту говоря, она выдержит большее количество перегибов.

Но есть еще тонкость. Чем больше стыков и соединений в конструкции колеса, тем больше его дисбаланс и меньше прочность. Разные части покрышки делают из разной резины: брекер из одной, боковину из другой, протектор из третьей. Последний тоже состоит из разных частей. На поверхности беговой дорожки резина работает в основном на истирание и должна обеспечивать хорошее сцепление с дорогой, быть износостойкой. Это один тип резины. Подканавочный слой – другой, здесь важней связь с металлокордом. Прочность связи между этими слоями, наиболее удаленными от центра, весьма важна – от того, насколько точно и прочно собрана беговая дорожка, во многом зависит качество всей шины. Лучше всего соединять слои резины еще до вулканизации. На КШЗ, одном из немногих заводов в России, оборудование для этого есть. Причем от фирмы «Крупп». Экструдер стыкует в горячем виде (но не вулканизирует!) несколько профилированных полуфабрикатов, что обеспечивает точность и прочность соединения. В результате при сборке шины беговая дорожка идет одной, уже готовой деталью.

Но и это не все. Завод закупил и готовит к пуску новый комплекс «Крупп», способный соединять и дозировать в горячем виде не два, а три слоя резины разных составов. А это уже самая передовая технология по мировым меркам. Что ж, поживем – увидим, каковы они в деле, новые кировские шины. ЗР

«ГРУЗОВЫЕ» ШИПЫ



Куда несется этот КамАЗ? И не страшно ему по такой-то дороге? Наверно, не очень – на нем испытывают новые шипованные нижнекамские покрышки для грузовика. Это у нас столь же необычно, сколь и необходимо. Водители-профессионалы хорошо знают, каково ездить зимой на многотонной фуре. Шинники из Татарстана решили облегчить их труд. Двадцатидюймовая покрышка ошипована специальными шипами в пластиковом корпусе – они легче обычных и лучше противостоят износу. На испытания представлены два типа шин: «отечественные» – более колючие и «европейские», где число шипов законодательно ограничено. Тесты проходят не только на полигоне НИЦИАМТ в Подмосковье (где и сделано фото), но и в Финляндии.



ВСЕ ДОРОЖАЮТ, ДОРОЖАЮТ...

Отечественные автомобили за последние два года подорожали в среднем на 20%. В феврале 1999 года ВАЗ-21083, например, можно было купить за 3175 долл., а в феврале 2001 года он уже стоил 3800 долл. Универсал ВАЗ-21043 подорожал с 2345 долл. до 2800, а народная «шестерка» – с 2250 до 2700. На целых 830 долл. стал дороже и ВАЗ-2110 – с 4235 до 5065 долл. Но абсолютный «рекордсмен» среди вазовских моделей – «Нива» (с 2300 долл. до 3590). От флагмана отрасли старались не отставать и другие российские автозаводы: «Москвич-2141» подорожал на 19,5% (с 2640 долл. до 3160), на столько же – ГАЗ-3110 (с 3075 до 3680 долл.), а цена автомобиля УАЗ-31512 увеличилась с 2600 до 3110 долл. В то же время российские автомобили по-прежнему остаются одними из самых дешевых в мире.

ИСЛАНДСКИЙ ПЕРЕВОРОТ



Такие ГЭС дадут энергию для производства водорода.

«Даймлер-Крайслер», «Шелл», «Норск Гидро», «Эко энеджи» и еще несколько компаний затеяли небывалый эксперимент над двухсотсемидесятитысячным населением Исландии. Через 20 лет весь местный транспорт должен забыть о бензине и дизтопливе. Сегодня для него ежегодно завозят около 137 000 тонн бензина, которые предстоит заменить водородом. Создавать для его хранения и использования сеть криогенных АЗС нерационально. Поэтому пошли другим путем: смешивая водород с углекислым газом, получить метанол и уже им питать топливные элементы перспективных транспортных средств. Здесь как нельзя кстати оказались расположенные на острове алюминиевые заводы (выбросы в атмосферу 342 тыс. тонн CO_2 ежегодно) и кремниевое производство (еще 200 тыс. тонн). Этого должно хватить для синтеза 450 тыс. тонн метанола – себе и на экспорт.

ПОЛНУЮ ГАММУ ВСЕДОРОЖНИКОВ представила компания «Форд» на стадионе технических видов спорта в Крылатском. Помимо уже известных в России моделей «Эксплорер», «Экспедишн», «Маверик», появилась и новинка – «Экскюршн» – самый большой вседорожник в мире (грузовики и спецсредства типа «Хаммера» в расчет не берем). Снаряженная масса автомобиля – 3487 кг, а длина – почти шесть метров. «Экскюршн» оснащают 6,8-литровым бензиновым V-образным 10-цилиндровым мотором мощностью 310 л. с. или 7,3-литровым турбодизелем V8 мощностью 250 л. с. Любопытно, что свою проходимость исполин успешно демонстрировал на тесной гоночной трассе ... для мотокросса.



С БЕНЗИНОМ В ДУШЕ

Любопытные статистические данные обнародовал журнал «Нэшнл Джиографик» – потребление бензина на душу населения в различных странах. Средний американец сжигает за год 1740 л бензина, с огромным отрывом занимая первое место. Следом идут экономные, но любящие кататься немцы (530 л) и японцы (428 л). А вот человеку из России, несмотря на прожорливость отечественных автомобилей, не удается израсходовать больше 208 л. Мы уже не говорим о китайцах, которых в знаменателе настолько много, что выше двузначного числа в 38 л им подняться не удалось. А вообще, 7% населения Земли, проживающего в Северной Америке, потребляет 30% (!) глобальных энергоресурсов.

КОМУ ОН НУЖЕН, АВТОЗАЗ?

Фонд госимущества (ФГИ) Украины предложил кабинету министров вывести из госсобственности 50%+1 акцию ОАО «АвтоЗАЗ» для дальнейшей реализации. Дело в том, что конкурс по продаже 31,58% акций, проходивший в сентябре прошлого года, был признан несостоявшимся из-за отсутствия спроса. Теперь, как предполагает председатель ФГИ Александр Бондарь, «инвесторов заинтересует совокупный пакет акций в 81,58%».

ВАЗ НА ВОЛЫНИ

АвтоВАЗ отправил в Луцк (Западная Украина) первые две сотни машинокомплектов для сборки автомобилей ВАЗ-2107 и ВАЗ-21043: так начался второй этап реализации соглашения между АвтоВАЗом и ЛуАЗом (на первом, в прошлом году, здесь освоили сборку автомобилей ВАЗ-21093). В этом году в Луцке должны собрать по 1,5 тыс. «четверок» и «семерок», 2 тыс. «девяток». Собственная модель Луцкого автозавода, вседорожник «Волынь», спросом на Украине не пользуется – последнюю выпустили в 1999 году.

Подписан контракт и на поставки комплектующих изделий для сборки автомобилей ВАЗ-2106 в Херсон. Здесь, в одном из корпусов судостроительного завода планируется уже в этом году собрать до двух тысяч популярных «шестерок».

ОАО «Северсталь» приобрело 26% голосующих акций ОАО «Заволжский моторный завод» – основного поставщика бензиновых двигателей для ГАЗа, получив таким образом блокирующий пакет. Как сообщили в пресс-службе ЗМЗ, новый собственник пока не требовал внеочередного собрания акционеров: скорее всего, представители «Северстали» выскажут свою позицию на годовом собрании, которое может пройти в апреле 2001 года.



ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ И СНГ В 2000 ГОДУ (ПО ДАННЫМ АСМ-ХОЛДИНГА)

	2000 год	1999 год
Всего	**202 303**	**192 734**
Российская Федерация	**186 673**	**179 050**
АМО «ЗИЛ», Москва	20 441	21 676
ОАО «ГАЗ», Нижний Новгород	93 817	98 259
ОАО «КамАЗ», Набережные Челны	23 482	14 770
ОАО «УралАЗ», Миасс	8500	5400
ОАО «УАЗ», Ульяновск	22 683	20 393
ОАО «УАМЗ», Новоуральск	1317	1607
АО «Ижмаш-Авто», Ижевск	13 710	10 247
Украина	**1497**	**838**
ПО «АвтоКрАЗ», Кременчуг	1417	816
Луцкий автомобильный завод, Луцк	80	22
Белоруссия	**14 133**	**12 846**
ПО «БелАЗ», Минск	959	874
ПО «МоАЗ», Могилев	89	68
ПК «МАЗ», Минск	13 085	11 904

В 2000 году производство грузовиков в России увеличилось на 5% в сравнении с 1999 годом. В нынешнем году планируется увеличение еще на 18,4%, что позволит выпустить более 239 600 штук.

БМВ – В ЛИДЕРАХ



На фоне наметившегося в мире спада в автомобилестроении БМВ сумела в прошлом году увеличить объем реализации на 9,4%, продав 822 181 автомобиль – в том числе благодаря успеху модели Х5. В России была продана 1301 машина – своего рода рекорд. Здесь прирост составил 83%, и по этому показателю российский рынок оказался на третьем месте, уступив лишь еще более динамичным Корее и Китаю. У нас это стало возможным благодаря началу сборки в Калининграде машин пятой серии, позволившей снизить отпускную цену на 20%. В результате «пятерка» оказалась бестселлером в своем классе, опередив основных конкурентов – «Мерседес» Е-класса и «Ауди-А6». На нынешний, 2001 год предприятие «Автотор» уже получило заказов более чем на две тысячи машин. Эта цифра может возрасти с появлением пятой серии 2001-го модельного года (ее отличают новая рядная «шестерка» М-54 и измененная светотехника) и началом в апреле сборки машин теперь уже и третьей серии.

РОССИЯНЕ – ЗА ПОДЕРЖАННЫЕ ИНОМАРКИ

В прошлом году в России на 93% увеличился импорт подержанных легковых автомобилей – с 80 тыс. штук в 1999 году до 154,5 тыс. в 2000-м. По данным ассоциации «Российские автомобильные дилеры», в прошлом году рынок новых легковых машин составил у нас 1 016 806 штук против 1 010 167 в 1999 году, при этом доля новых иномарок сократилась с 5,5 до 4.7% от общего объема рынка.

ОАО «ГАЗ» и его крупнейший акционер – группа «Сибирский алюминий» планируют создать машиностроительный холдинг, в который, видимо, войдут также ОАО «Павловский автобус», Заволжский моторный завод, «УралАЗ», Арзамасский машиностроительный завод, Ярославский моторный и Минский автозаводы, а также ряд других предприятий и банков. Не исключено, что одним из акционеров холдинга станет государство.

ПРОИЗВОДСТВО АВТОБУСОВ В РОССИИ И СНГ В 2000 ГОДУ (ПО ДАННЫМ АСМ-ХОЛДИНГА)

	2000 год	1999 год
Всего	**55 229**	**50 395**
Российская Федерация	**53 761**	**49 782**
АМО «ЗИЛ», Москва	779	540
ОАО «ГАЗ», Нижний Новгород	17 537	15 966
ОАО «УАЗ», Ульяновск	21 939	22 050
ОАО «ЛиАЗ», Ликино	978	379
ОАО «КАвЗ», Курган	1949	1767
ОАО «Павловский автобусный завод», Павловск	8134	7502
ОАО «ГолАЗ», Московская область	42	13
Украина	**968**	**233**
Львовский автобусный завод	968	233
Белоруссия	**500**	**380**
ПК «МАЗ», Минск	500	380

В 2000 году производство увеличилось на 9,6% по сравнению с 1999 годом.

/ЭКСПЕРТИЗА

КТО ПОПАЛ В ДЕВЯТКУ

ШАГ ТРЕТИЙ: НА НАШЕМ ТЕСТЕ МАСЛА ГРУППЫ SH

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР БУДКИН

Скоро сказка сказывается, да нескоро дело делается. Старт большому тесту масел мы дали полгода назад (ЗР, 2000, № 9). Первопроходцами были восемь образцов группы SF по классификации API. Продолжили тему в ЗР, 2001, № 1, где перед строгим судом оказались представители группы SG. И вот, следующий шаг.

КОМУ ВЫ НУЖНЫ?

Масла группы SH (выше только SJ) можно использовать в любых отечественных автомобилях с бензиновыми двигателями, включая шестнадцатиклапанные ЗМЗ-406 и ВАЗ-2112. Не станут исключением собранные в России по лицензии КИА и даже БМВ. Масла этой группы подойдут и большинству иномарок, выпущенных до 1996 года (точнее подскажет инструкция), в том числе распространенным у нас бензиновым «ауди-80» (100), почти всем моделям БМВ, всем «японцам», кроме самых «свежих», а также почитаемым многими «Нексии» и «Фелиции». Список этот можно продолжить.

ПРЕТЕНДЕНТЫ

Их девять – больше, чем когда-либо. Причина отнюдь не в бешеной популярности масел этой группы: искали днем с огнем и собрали всех, что удалось найти. От россиян два производителя – «Яр Марка» (относительно крупный, но мало известный в столице) и «Нордикс» (в Москве встречается чаще, хотя «ростом пониже»). Остальные наши фирмы делают масла попроще (групп SF и SG) или покруче (стало быть – SJ). Теперь иностранцы. Самые громкие имена – Motul 300V Power Racing (сразу всплывают картинки автогонок), Shell Helix Super (поклонники марки обязательно добавят «желтый», имея в виду цвет канистры) и Castrol GTD. Под стать громким именам и цена (разве что финский Shell относительно недорог). За право называться золотой серединой поборются четверо: кореец Zic, финн Teboil и немцы Liqui Moly и Mannol. Отметим отличия и в классах вязкости: шестеро маркированы SAE 10W40, двое – 5W30 и один 10W30. И еще: семеро имеют бензиновый приоритет в маркировке, двое (Zic и Castrol) – дизельный.

НАУКА НЕ ДЛЯ ВСЕХ

Знакомые с методикой испытаний по предыдущим экспертизам, чтобы в третий раз не читать «что к чему», могут сразу перейти к результатам. Тех же, кого масляный тест заинтересовал впервые, посвятим в некоторые детали.

Возможность масла нейтрализовывать кислоты, неизбежно образующиеся в процессе работы двигателя, характеризует щелочность (она же – щелочное число, она же – запас щелочности). Для масел попроще этот показатель характеризует многое, по крайней мере, позволяет отсечь аутсайдеров теста со значениями меньше 5–7. Для масел высоких групп качества он прежде всего контрольный и в состоянии разве что определить грубую подделку.

Другое дело – изменение щелочности в ходе теста. Пока масла, разлитые в пробирки (в присутствии катализатора), «накатывают» условные километры пробега, их щелочной запас падает. Если до совсем скромных 4–5 единиц – считайте, масло пришло в негодность. При не столь ощутимом

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СВОЙСТВА МАСЕЛ

Параметр	Motul 300V Power Racing, SAE 5W30, 800 руб. за 2 л	Castrol GTD (дизельн.), SAE 10W40, 780 руб. за 4 л	Mannol Arctic, SAE 5W30, 400 руб. за 5 л	Shell Helix Super, SAE 10W40, 450 руб. за 4 л
Щелочное число, мг КОН/г* (больше – лучше)	До 9,5 / После 6,9	До 9,2 / После 7,2	До 8,6 / После 6,8	До 8,4 / После 6,3
Зольность, % (меньше – лучше)	0,95	0,99	1.0	0,9
Оптическая плотность, отн. ед. (меньше – лучше)	9 тыс. км 0,12 / 15 тыс. км 0,23	9 тыс. км 0,14 / 15 тыс. км 0,21	9 тыс. км 0,11 / 15 тыс. км 0,20	9 тыс. км 0,12 / 15 тыс. км 0,22
Коррозия металла, г	9 тыс. км 7,0 / 15 тыс. км 17,8	9 тыс. км 2,0 / 15 тыс. км 9,0	9 тыс. км 4,2 / 15 тыс. км 13,0	9 тыс. км 3,2 / 15 тыс. км 12,0
Изменение вязкости, %** (меньше – лучше)	9 тыс. км –9 / 15 тыс. км –3	9 тыс. км –10 / 15 тыс. км –29	9 тыс. км –19 / 15 тыс. км –14	9 тыс. км –18 / 15 тыс. км –13
Расчетная температура холодного пуска, °С***	–24	–18	–22	–19

* Данные до и после окисления ** Знак «–» – снижение вязкости, «+» – увеличение. *** Приведена условная температура гарантированного

провале учитывают, на сколько процентов снизился щелочной запас у разных образцов. Скажем, потеря 30% лучше, чем 40%. Сопоставляя эти значения с тем, сколько осталось, судят о стабильности присадок (качестве пакета) и остаточных свойствах масла – можно ли их использовать дальше или все меняй.

Высокий показатель щелочности у нового масла (от 9–10 ед. и выше) говорит о наличии большого количества присадок и обращает внимание на зольность (она же – сульфатная зольность). Этот показатель характеризует наличие металлов в масле – они входят в большинство присадок. Избыточная зольность (для бензиновых моторов – более 1,3%) чревата образованием нагара на свечах и отложениями в двигателе. Именно в этом параметре одно из отличий между бензиновыми и дизельными маслами – с прямой и обратной маркировками (SH/CD или CD/SH). Дизельным разрешено иметь чуть большую зольность.

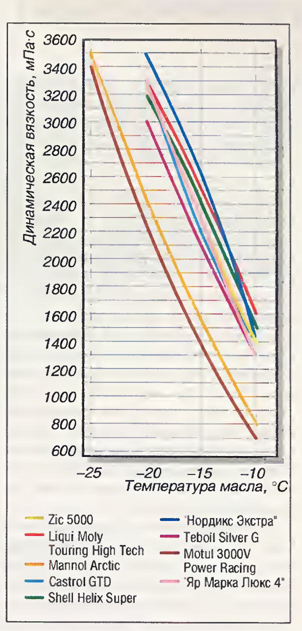
Еще два показателя – изменение в ходе теста оптической плотности и вязкости. Оптическая плотность всегда растет, свидетельствуя об общем ухудшении качества, а вот вязкость может меняться в любую сторону. Вызвано это двумя факторами – разложением загущающей присадки (снижает вязкость) или окислением основы (повышает). Поскольку оба процесса протекают одновременно, по изменению вязкости масла можно судить о преобладании одного над другим. Наконец, еще два параметра: коррозия металла, который находится в контакте с испытуемым маслом, и расчетная температура гарантированного пуска. Очевидно, чем коррозия меньше, а температура ниже (холоднее), тем лучше (см. также график).

НАША СПРАВКА

При выборе масла для современных автомобилей европейского производства следует ориентироваться на высшую группу SJ (тест этих масел впереди) и, обязательно, на соответствующую группу по АСЕА. Для нынешних «мерседесов», «опелей», «фольксвагенов» именно европейские требования будут играть основную роль в выборе масла.

И ВОТ ВАМ РЕЗУЛЬТАТ...

Начнем с того, что подделок нет, всеми маслами можно пользоваться по назначению. Отличия? Еще какие! По совокупности всех свойств лучше проявил себя полностью синтетический «Мотюль» (не хватало, чтоб за такие деньги этого не случилось). О хорошей основе этого масла говорит незначительное снижение вязкости. Падение щелочного запаса – среднее; с учетом большого начального уровня пакету присадок можно поставить «пять с минусом», основе масла – «пять с плюсом».



Очень хорошо проявил себя «дизельный» Castrol GTD. Лучшая (вместе с Liqui Moly) остаточная щелоч-

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СВОЙСТВА МАСЕЛ

«Яр Марка Люкс 4», SAE 10W40 , 200 руб. за 4 л	«Нордикс Экстра», SAE 10W40, 380 руб. за 5 л	Zic 5000 (дизельн.), SAE 10W40, 500 руб. за 6 л	Teboil Silver G, SAE 10W30 , 370 руб. за 4 л	Liqui Moly Touring High Tech, SAE 10W40, 520 руб. за 5 л
До 7,8 / После 6,2	До 7,9 / После 6,2	До 8,3 / После 6,1	До 10,0 / После 7,0	До 9,2 / После 7,2
0,87	0,89	1,2	1,2	0,98
9 тыс. км 0,12 / 15 тыс. км 0,23	9 тыс. км 0,14 / 15 тыс. км 0,24	9 тыс. км 0,09 / 15 тыс. км 0,23	9 тыс. км 0,21 / 15 тыс. км 0,33	9 тыс. км 0,25 / 15 тыс. км 0,43
9 тыс. км 3.2 / 15 тыс. км 13,6	9 тыс. км 7,3 / 15 тыс. км 23	9 тыс. км 2,0 / 15 тыс. км 7,5	9 тыс. км 5,9 / 15 тыс. км 17,8	9 тыс. км 5,6 / 15 тыс. км 19,0
9 тыс. км –36 / 15 тыс. км –32	9 тыс. км –24 / 15 тыс. км –4	9 тыс. км –40 / 15 тыс. км –13	9 тыс. км –9,5 / 15 тыс. км –3	9 тыс. км +12 / 15 тыс. км +41
–18	–17	–18	–20	–18

пуска без учета марки машины. В большинстве случаев исправный автомобиль удастся завести и при более низкой температуре.

ность, один из лучших (после Zic) результат по коррозии, довольно высокая стабильность основы и низкая для «дизельного» масла зольность, что позволяет использовать его и в бензиновых моторах.

Теперь об остальных. Это прежде всего «две сладкие парочки». Первая – «Маннол» и Shell. Хорошая база, хорошие присадки, высокая стабильность свойств. Заметим, близкие свойства показали брэнды разного ранга – не потому ли, что они близки по цене? Вторая парочка – «Яр Марка» и «Нордикс». Можно бы повторить все сказанное о предыдущей паре, кроме... В графе «коррозия» вместо оценки «хорошо» оценку «вполне удовлетворительно» получит «Нордикс», а в графе «изменение вязкости» (в данном случае читай «стабильность загущающей присадки») ее выставим «Яр Марке».

Остались еще Zic, Teboil и Liqui Moly. По качеству основы корейское масло могло бы легко тягаться с лидерами. А вот присадки добавляли по принципу «побольше, но подешевле». Для дизелей (а масло дизельное) такой подход вполне оправдан. Скажем, после трех часов окисления «кореец» явно претендовал на лидерство. Teboil – много схожего, а исполнение... другое: стабильность вязкости и щелочность – получше, коррозия и оптическая плотность – похуже, зольность – та же (но это масло – бензиновое). Зимние свойства хорошие. На десерт – Liqui Moly. Тут неожиданность: присадки – хорошие, основа – плохая. Несвойственно для масла этой группы качества.

ЧТО И ТРЕБОВАЛОСЬ ДОКАЗАТЬ

Сравнение с прошлым тестом, где проверялись масла группы SG, привело к интересному и вполне ожидаемому результату. Представители групп SF и SG отличались друг от друга базой, качеством и количеством присадок. А вот отличия SG и SH не так велики – в основном количеством присадок. С большой долей достоверности можно говорить, что масла SG и SH делают по сути из одинаковой базы со схожим по качеству пакетом присадок. Просто в группе SH этих присадок добавляют чуть больше. Правда, специалистов подобными выводами не удивишь, они об этом и сами знают. ЗР

/ВЫБОР

ХОДОВОЙ ТОВАР

ПРАВИЛЬНО ПОДОБРАННЫЕ ШИНЫ – ЭТО ДОБРАЯ ПОЛОВИНА ВЕЗДЕХОДА



ТЕКСТ, ФОТО / СЕРГЕЙ МИШИН

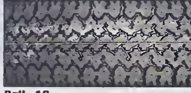
Сегодня, как и двадцать лет назад, большинство «нив» на ВАЗе комплектуют двумя марками шин: ВлИ-10 или ВлИ-5. Шинные предприятия долгие годы не баловали владельцев вазовских вседорожников разнообразием шестнадцатидюймовой продукции. Зато ныне «обувку» к «Ниве» выпускают почти все отечественные шинные заводы и владельцам есть из чего выбирать.

Начнем с тех самых двух покрышек, которые в свое время разрабатывались специально для «Нивы». Они одинаковой размерности и на первый взгляд отличаются только рисунком протектора. На деле же – это совсем разные конструкции: ВлИ-5 (размерности 6,95–16) – диагональная, а ВлИ-10 (175/80R16) – радиальная.

Напомним, как расшифровываются маркировки. ВлИ-5: 6,95 – ширина покрышки в дюймах (176,53 мм), высота профиля шины составляет 82 процента от ширины (не отмечается в индексе), 16 – посадочный диаметр в дюймах. ВлИ-10: 175 – ширина покрышки в миллиметрах, 80 – процентное отношение высоты профиля шины к его ширине (в данном случае 0,80x175=140 мм), буква R говорит о радиальной конструкции шины, а цифра 16, как и в предыдущем варианте, означает посадочный диаметр в дюймах.

Итак, ВлИ-5 – вездеход номер один. Эту шину создавали специально для нашей глубинки. В грязи она поможет удержать «Ниву» на заданном курсе, достаточно эффективно управлять машиной даже на «мыле» и зацепиться на «дороге» при мало-мальской возможности, особенно если грязь хотя бы чуть-чуть перемежается с травой. Развитые грунтозацепы на боковых дорожках протектора дают возможность легче, чем на шинах ВлИ-10, выходить из колеи. Подойдет покрышка и для разбитого асфальта, и для щебеночных дорог. Благодаря диагональной конструкции ВлИ-5 не очень боится ударов боковинами о камни и не склонна к «прокусыванию». При всем этом в определенных условиях она может оказать «медвежью услугу» – энергичным буксованием быстрее и надежнее посадит «Ниву» на «брюхо».

Для песка эта шина тоже не годится: в нем грунтозацепы, скорее, вредны, чем полезны, – цепляться тут не за что, и она, работая как фреза, будет только разрушать структуру, закапываясь в песок. На асфальте ВлИ-5 некомфортна – довольно жесткая и очень шумная. К тому же заставляет «Ниву» расходовать лишние пол-литра – литр бензина на 100 км в сравнении с той же ВлИ-10.



ВлИ-10



К-156



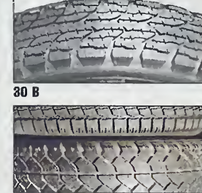
Я-501



ВлИ-5



Kama Flame



30 В

Trayal T-70

Зимой шина эффективна в рыхлом снегу, однако боится пробуксовки – «зубастый» протектор и здесь поможет машине быстро закопаться. На льду даже в шипованном варианте весьма посредственна – на твердой скользкой поверхности работают только шипы, крупная шашка практически не выручает. Главное достоинство шины – цена около 600 руб. – самая дешевая из всех.

ВлИ-10 чуть дороже – около 700 рублей и, пожалуй, самая универсальная. Очень неплохо ведет себя на асфальте (не шумит, хорошо катится, экономична), уверенно идет по песку и при определенных навыках годится также для езды по грязи. На зимней дороге ВлИ-10 – не из самых плохих. Ее ровный и предсказуемый характер не испугает какими-либо неожиданностями. Кстати, в последнее время шина выпускается с разметкой для отверстий под шипы. Напомним: шипованная, она становится сугубо зимней, то есть «сезонной».

Ярославскую Я-501 лучше использовать как сезонную летнюю «обувь» – городскую или шоссейную. Мягкая шина проглатывает мелкие ямки и трещинки на асфальте, хорошо катится, не шумит. На мокром асфальте сцепные свойства невысокие, не годится и для грязи – протектор быстро «замыливается». И уж совсем непригодна для обледенелой зимней дороги, хотя по снегу идет неплохо – сказывается большая ширина протектора.

Размер шины – 190/75 предельно допустим для стандартных штампованных «нивовских» дисков шириной 5J, так что ее лучше монтировать на легкосплавные более широкие 6J (вылет должен составлять 45–35 мм). Такие диски заодно компенсируют вес шин: Я-501 тяжелее ВлИ-10 более чем на 2 кг, а это – заметное увеличение неподрессоренной массы. Выше и цена – в среднем 900 рублей.

Воронежская шина 30 В размером 185/75 по 800 рублей за штуку больше подходит для внедорожного движения. Самоочищающийся рисунок ее протектора приспособлен для грязи и снега не хуже, чем у ВлИ-5. К зиме эту покрышку лучше зашиповать, хотя и при этом по льду придется ездить очень аккуратно – сцепление с ним крупных шашек очень слабое и шипам не помогает. На асфальте шина несколько комфортнее (тише, мягче) и экономичнее, чем ВлИ-5. Это естественно – конструкция-то радиальная.

Кировская покрышка К-156-1 (в среднем 850 рублей) очень неплохо ведет себя на зимних дорогах. В грязи же несколько хуже, чем ВлИ-5 и воронежская 30 В. На асфальте по сцепным свойствам и комфорту близка к ВлИ-10. В общем, всесезонная шина с внедорожным уклоном. Не спутайте только ее с просто К-156 (без «–1» в индексе), такая предназначена для «Газели».



Нижнекамская шина Kama Flame существенно дороже – около 1000 руб., зато самая широкая из всех шестнадцатидюймовых. Ее 205 миллиметров исключают монтаж на стандартные штампованные диски – тут без легкосплавных не обойтись. На них шина может с успехом эксплуатироваться зимой и летом. Высокие сцепные свойства на зимней дороге, неплохая проходимость (все-таки для грязи предпочтительнее менее широкие шины), приемлемый уровень комфорта. Kama Flame позволяет уверенно эксплуатировать «Ниву» круглый год – неплохая «всесезонка» с зимним уклоном.

Из недорогого импорта заслуживает внимания югославская «Траял» (Trayal) модели Т-70 (цена – 1400 руб.). Ее протектор похож на ВлИ-5, но шашки еще крупнее. Близки они и по вездеходным свойствам. Но есть и различия: зимой ведет себя противоречиво. Очень хороша в снегу – не зарывается в него, а будто всплывает, но совершенно непригодна на льду – очень скользкая. При езде по асфальту ближе к ВлИ-10 – очень хорошо держит мокрую дорогу. Отметим, что «траяловские» камеры склонны лопаться по швам – их лучше сразу заменить на отечественные.

В последнее время в продаже появилось много шестнадцатидюймовых шин известных марок с индексом «С». Один из вариантов расшифровки этого обозначения – от английского «cargo» (грузовой). Это усиленные грузовые версии, отличающиеся от легковых большей грузоподъемностью. Их не стоит применять на «Ниве» по ряду причин: они рассчитаны на меньшую максимальную скорость (обратите внимание на индекс), тяжелее на несколько килограммов, чем легковые шины, и при нормальном для них давлении (3 кгс/см^2 и более) очень жесткие. ЗР

/ЭКСПЕРТИЗА

ТАБЛЕТКА ДЛЯ ВОЗБУЖДЕНИЯ

РЕГУЛЯТОРЫ НАПРЯЖЕНИЯ ДЛЯ «САМАРЫ» – ПОЧТИ ОДИНАКОВЫЕ, НО...

ТЕКСТ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Если генератор на «Самаре» неожиданно «задурил», то вам может понадобиться таблетка. Не для себя – для генератора.

Напомним в двух словах, для чего «прописывают» подобные таблетки. Дело в том, что напряжение, вырабатываемое генератором, зависит от частоты вращения его ротора, силы тока нагрузки и величины магнитного потока. Чем больше частота вращения ротора, тем выше создаваемое генератором напряжение, а чем больше ток нагрузки, тем напряжение меньше. Для его стабилизации на определенном уровне изменяют магнитный поток генератора, управляя током обмотки возбуждения. Именно этим и занимаются интегральные регуляторы напряжения (ИРН), они же – «таблетки».

Купить «таблетку» сегодня несложно – мы остановились на магическом числе семь. Может быть, и наша экспертиза обойдется на сей раз без явного брака? Внешний вид «семерки» показан на фото 1–7.

Если предшественник «таблеток» из семейства вибрационных реле-регуляторов и их контактно-транзисторных сородичей были ремонтопригодными, то все приобретенные нами – «одноразовые»: не подействовала – покупай новую. Исключение составляет только № 4 – щеточный узел изделия выполнен съемным, а потому при должной сноровке его можно быстро заменить на аналогичный, если таковой имеется под рукой. Еще одно конструктивное отличие этой «таблетки» – так называемый вывод «Б» в виде торчащего наружу провода с клеммой. На него следует подать «плюс» – иначе изделие работать не будет.

Тех, кто любой ценой будет пытаться собрать из нескольких неисправных регуляторов один нормальный, отговаривать не станем – досуг бывает разным. Постарайтесь, по крайней мере, не перегреть паяльником пластмассовый корпус «таблетки»... А мы тем временем проверим наши покупки на соответствие требованиям ГОСТов, технических условий и прочих солидных документов. Оценим внешность изделий, измерим уровень регулируемого напряжения, а затем сымитируем несколько аварийных ситуаций. Краткие комментарии, как обычно, разместим под соответствующим фото, а данные измерений укажем в таблице.

Регулируемое «таблетками» напряжение измеряли многократно. Сначала – при частоте вращения ротора генератора n=4000 об/мин и токе нагрузки 18 А, когда температура окружающей среды равнялась 25°С, а емкость аккумуляторной батареи составляла 50, 75 и 100% от номинала. Напряжение должно равняться 13,9–14,3 В. Затем задачу усложнили: частоту вращения ротора стали изменять в пределах от 2200 до 10 000 об/мин, нагрузку – от 0,3 до 36 А, а температуру – от -20 до +85°С. Напомним, что в этих случаях регулируемое напряжение не должно выходить за пределы диапазона от 13,5 до 14,6 В. Заодно проверили величину падения напряжения в выходной цепи ИРН – вольтметр должен показать не более 1,3 В.

«Издевались» над изделиями так. Сначала заставили «попотеть» силовую часть их электронной начинки: из привычного режима «включился-выключился» загнали ее на предел возможного. Судите сами: частота вращения ро-

361.3702
Изготовитель / ОАО «Автоэлектроника», Калуга



1

Маркировка изделия правильная: указаны фирменный знак изготовителя, основные параметры и дата выпуска. «Обычные» режимы проверки регулятор выдержал нормально, а при «аварийных» продемонстрировал абсолютное спокойствие, не «шелохнувшись» ни на десятую долю вольта.

Резюме – отличное изделие.

46.3702
Изготовитель / ОАО «Автоприбор», Владимир



2

Не указан ни один из основных параметров изделия – странно. А по «электрике» вопросов нет.

Резюме – все хорошо, но ГОСТ по маркировке нужно уважать.

54.3702
Изготовитель / ООО «АСТРО», Пенза



3

К маркировке претензий нет. К профессионализму – тоже.

Резюме – не подведет.

56.3702
Изготовитель / ООО «АСТРО», Пенза



4

Маркировка нормальная. Вот «хулиганить» с таким изделием не стоит – при «аварийных» отключениях батареи можно что-нибудь спалить. Да и вообще, для «Самары» торчащий проводок ни к чему.

Резюме – профессионал справится, а «чайнику» такое не нужно.

тора – 2200 об/мин, ток нагрузки генератора – 36 А, емкость аккумулятора – всего 40%… В таких условиях ток через обмотку возбуждения генератора должен протекать постоянно – и так полчаса. Затем испытали изделия на «дуракоустойчивость» и пару десятков раз «случайно» отключили «массу» аккумулятора. Во всех правильных пособиях написано, что так делать нельзя, но…

61.3702
Изготовитель / фирма «Энергомаш», Калуга



5

Маркировка претензий не вызывает. При «пытках» чуть-чуть вылезло за «рамки приличий», но это не беда.

Резюме – нормальное изделие.

Я212А11
Изготовитель / по-видимому, фирма VTN



6

Лидер по «отсутствию» маркировки – не указаны ни параметры, ни дата изготовления… Поэтому даже приклеенный ярлык VTN доверия не вызывает. В нормальных режимах ведет себя хорошо, а вот при «аварийных» – капризничает.

Резюме – на безрыбье сойдет, но в целом не понравилось.

Я212А11Е
Изготовитель / по-видимому, СКБ «Элькор», Нальчик



7

Параметры изделия не указаны, но «материальная часть» – в порядке.

Резюме – до оценки «отлично» не дотянуло.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ ИНТЕГРАЛЬНЫХ РЕГУЛЯТОРОВ НАПРЯЖЕНИЯ

	Ud1	Ud2	Ud3	Ud4	ΔU
Норма	13,9–14.3	13,5–14.6	13,5–14.6	13.5–14.6	1.3
Изделие:					
№ 1	14,3	14,1–14.6	14.3	14,3	0,8
№ 2	14.3	14,1–14,6	14,2–14.4	14,2–14,4	0,7
№ 3	14.2	14.1–14.3	14,0–14.6	14.0–14.6	0,6
№ 4	14.1	13.9–14.2	14.1–15,6	14,0–14,3	0,7
№ 5	14,3	14.0–14.6	14,3–14,8	14.3	0,7
№ 6	14,2	13,9–14,4	14,1–15,0	14,1–14,2	0,7
№ 7	14,3	14,1–14,6	14,2–14,6	14,2–14,3	0,7

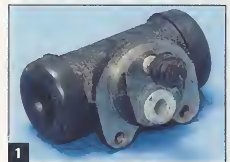
Величина регулируемого напряжения: Ud1 – при I =18 А, n = 4000 об/мин, T = 25°C: Ud2 – при I = 0.3–36 А, n = 2200–10 000 об/мин. T = -20±85°C: Ud3 – в режиме отключения «массы» при I = 10 А. n = 2200 об/мин. T = 25°C: Ud4 – в режиме отключения «массы» при I = 30 А, n = 2000–10 000 об/мин, T = 25°C: ΔU – величина падения выходного напряжения в выходной цепи регулятора при токе возбуждения 5 А.

Что обычно делает «чайник», полностью разрядивший свой аккумулятор и все-таки не сумевший пустить двигатель? Правильно – он устанавливает под капот исправную батарею соседа, заводит машину, а затем, не глуша двигатель, снимает чужой аккумулятор и возвращает на место собственный… Фактически мы проделали то же самое – при токах нагрузки от 10 до 36 А. А «под занавес» попробовали «поиграть» с клеммой «Ш» – это та, что соединена с обмоткой возбуждения генератора через одну из щеток. Токи нагрузки те же, а контакт по нашей милости то появится, то исчезнет – и так 17 раз для каждой «таблетки».

Результаты испытаний оказались много лучше, чем ожидалось. Все регуляторы легко «подружились» с вольтметром и уложились в требуемый диапазон стабилизации напряжения. Более того, ни один из них не испугался наших «пыток» – с такими изделиями средний «чайник» может по-прежнему не читать книжек. Как тут не вспомнить про магию числа семь…

А для тех, кто любит читать, по секрету сообщим – в требования технических условий под «пытками» уложились не все! И если изделия № 1, 2, 3 и 7 не забыли своих обязанностей даже при отключении «массы», то № 4, 5, 6 при этом «дрогнули». Можно ли «упрекнуть» их в этом или нет – судить читателям. Нам же кажется, что при наличии выбора стоит отдать предпочтение тем изделиям, которые вообще не дали повода усомниться в своих достоинствах. Тем более, что цена всех семи регуляторов практически одинакова. ЗР

В НОВОЙ РУБРИКЕ МЫ ХОТИМ РАССКАЗЫВАТЬ О САМЫХ «КАПРИЗНЫХ» ДЕТАЛЯХ АВТОМОБИЛЯ, ЗАМЕНА КОТОРЫХ НА АНАЛОГИЧНЫЕ НЕ ВСЕГДА ИЗБАВЛЯЕТ ВЛАДЕЛЬЦА ОТ ГОЛОВНОЙ БОЛИ. ТЕМУ ПОДСКАЗЫВАЮТ КАК НАШИ ЧИТАТЕЛИ, ТАК И ПОСЕТИТЕЛИ ТОРГОВОГО ДОМА «ЗА РУЛЕМ»


1


2


3


4

/В МАГАЗИН ЗАВЕЗЛИ БАРАХЛО

КАКИЕ ЦИЛИНДРЫ НОСЯТ В МОСКВЕ?

ТЕКСТ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

«Цилиндр есть тело, ограниченное с концов двумя кругами, а с боков – гнутою по кругам плоскостью». Так изящно изъяснялись наши предки.

Владельцы «москвичей-2141» питают к цилиндрам менее возвышенные чувства, особенно если речь идет о задних тормозах. Тут не до изящества, когда у тебя то «тормозуха» вытечет, то педаль «ватной» становится...

Для начала выясним, а что вообще продают сегодня под видом задних тормозных цилиндров для «сорок первых»? Посещение нескольких торговых точек закончилось приобретением изделий, представленных на фото 1–4. Эксперты из лаборатории тормозных систем НАМИ уверенно опознали только первые два цилиндра из четырех. Но если экземпляр № 3 выглядел все-таки вполне нормально, то № 4 сразу же вызвал вопрос типа: а это что такое?

Комментарий эксперта. *Цилиндр № 4 не является узлом автомобиля АЗЛК-2141. Входное резьбовое отверстие под гайку крепления тормозной трубки выполнено с резьбой М12х1,5, с уплотнением под обратный конус (фото 5а), а на автомобиле АЗЛК-2141 применяется резьба М10х1,25 с уплотнением под двойной конус (фото 5б), поэтому для установки этого цилиндра на указанную модель требуется переходник.*

Надо полагать, что бедолага, пытающийся установить такой цилиндр на машину, дополнит вышесказанное своим словесным комментарием (каким – можно догадаться). А мы приступаем к испытаниям купленных изделий согласно ГОСТ 23181.

Проверка на герметичность и определение давления сдвига регулировочного кольца. Каждый цилиндр подвергается испытаниям на герметичность при малом (0,75 МПа) и высоком (15 МПа) давлениях – оба раза в течение двух минут. Эти режимы соответствуют, грубо говоря, обычному и экстренному торможениям соответственно – при этом проверяют пропускание жидкости, подсос воздуха, а также оценивают механическую прочность изделий. Затем измеряют давление сдвига регулировочного кольца – оно должно быть не менее 0,7 МПа, в противном случае саморегулировка зазоров работать не будет. Наконец поршни возвращают в исходное состояние, передвигают на 2/3 хода и снова проверяют герметичность.

Все цилиндры испытания выдержали. Герметичность оказалась на высоте, а давление сдвига составило от 0,8 до 1,0 МПа – норма.

Ресурсные испытания. Температура – 70°С, пульсирующее давление – от 0 до 7,0 МПа, частота «нажатия на педаль» – 120 циклов в минуту. И так – 150 000 раз. И опять удача – ни одного отказа! Лезем внутрь...

Разборка и визуальный контроль. Любопытно, что внутри подопытных цилиндров спряталось несколько «мин замедленного действия», которые, по счастливой случайности, во время испытаний не сработали. Белорусский цилиндр имел трещину на регулировочном кольце (фото 6), а изделию № 3 изготовители оторвали ушко (фото 7) и неправильно сориентировали регулировочное кольцо.

Потребители жалуются, что цилиндры не работают. Почему все-таки? По

«Обратный адрес» испытываемых цилиндров:
1. ОАО «Автоагрегат», Кинешма, Россия.
2. Фирма «Фенокс», Республика Беларусь.
3. Неизвестен - говорят, что Омск...
4. Неизвестен - нет никаких версий.

мнению экспертов, самая вероятная причина отказов – это нередко встречающиеся плохие резиновые уплотнения. Если они не отвечают требованиям стандарта ISO 6118, то могут выкинуть любой фортель: съежиться на морозе, разбухнуть под влиянием тормозной жидкости – да мало ли... К сожалению, оценить качество «резинок» на стадии покупки практически невозможно. А вот недооценивать влияние дрянной «тормозухи» просто глупо: иная жидкость, возомнив себя кислотой, уже через несколько минут после контакта с резиной предательски чернеет, даже если «резинки правильные».

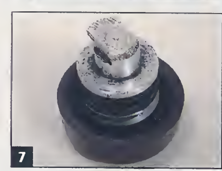
Еще одна возможная причина отказов показана на рисунке. Регулировочное кольцо должно быть установлено только так, то есть прорезью вверх! В противном случае в его верхней части может скапливаться воздух и тормозная педаль вскоре станет «мягкой».

Так что же оценивать, находясь возле прилавка? Честно говоря, лучше всего попытаться заглянуть внутрь цилиндров – если, конечно, продавец позволит. Сняв с поршней резиновые чехлы, поворачиваем их на 90° и вынимаем из корпуса цилиндра. Теперь можно осмотреть зеркало цилиндра – наиболее вероятные царапины могут находиться в районе прорези регулировочного кольца. Убедившись, что само кольцо ориентировано правильно, оцениваем состояние кромок резиновых уплотнений – на них не должно быть ни цара-





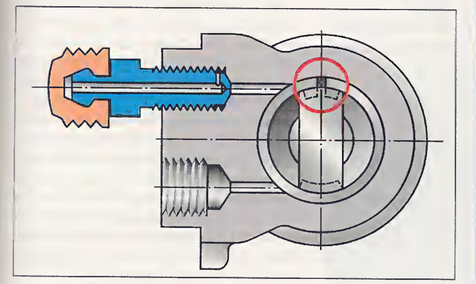




пин, ни раковин. Собираем изделие в обратном порядке.

Приобрести заведомо хорошее изделие у нас по-прежнему сложно. К тому же далеко не каждый цилиндр разрешит себя «раздеть» – изделия № 2 и 4 подобной диагностике не поддаются. Поэтому рекомендуем владельцам АЗЛК-2141 приобретать задние тормозные цилиндры только в солидных автомагазинах, отдавая, видимо, предпочтение продукции ОАО «Автоагрегат» из Кинешмы – только этот цилиндр отработал без замечаний. И тормозная жидкость должна при этом быть вне подозрений, иначе за ремонт не стоит и браться. И про замены уплотнений и прочее «латание дыр» лучше забыть навсегда – продаваемые «ремкомплекты», как правило, изготавливаются кустарными способами и со стандартами ISO 6118 не знакомы. Подобная «экономия» обычно выходит боком и автомобилю и его владельцу. ЗР

Чего только не встретишь в продаже. У «самозванца», что на верхнем снимке справа, отверстие «немножко неправильное»... Регулировочное колечко, извлеченное из недр «белоруса», оказалось с трещинкой, а поршень его «коллеги» – одноухим. Впрочем, наши люди привыкли ко всему – цилиндры тоже. Только отечественные изделия выдерживают испытания при наличии трещин и отсутствии ушей...



ДЖИП ДЛЯ «СРЕДНЕГО»

НЕДЕШЕВ? СМОТРЯ С ЧЕМ СРАВНИВАТЬ



ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ
ФОТО / ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ

Выбор автомобиля – тема актуальная для каждого, кто намерен его купить. По мере роста материальных возможностей наших граждан выбор «авто для себя» заметно расширяется в сторону более дорогих моделей. Конечно, существует мода, представление о престиже (кто-то оценивает вас по тому, на чем вы приехали), а еще и собственное «Я», определяющее автомобильные симпатии и антипатии. На этот раз решено было попробовать себя в роли выбирающего с умом «правильный» вседорожник.

ЧТО ВЫБРАТЬ?

Сегодня настоящий джип должен быть большим, черным, угловатым и обязательно родом из Германии. Это раньше суетились на «чероки», «рэнглерах» и прочей «мелочи». Ныне в особом почете «Мерседес-G500» да еще с шильдиком Brabus или AMG. На таком едешь, считай, как «папа»: все уважительно расступаются, только бы не помешать. Ну, а при наличии правильных (за $2000–3000) номеров с заветным сочетанием о...оо и пропуска с орлом и триколором в половину ветрового стекла круче могут быть только горы, а выше только небо.

Все это здорово, но, увы, не для меня, как, впрочем, не для меня и очень уважаемые ныне безразмерные «американцы» или «японцы» «всего» за 60 000 «зеленых». Тут надо что-нибудь попроще, по карману, но всякие там «паркетники» типа «Хонды» или «Тойоты» – это несерьезно. Маленькие они, несолидные, да и снегоход или водный мотоцикл за такими не утащишь. В общем, подумал и решил остановиться на «Мицубиси-Паджеро Спорт». И выглядит богато, и едет – «Спорт» все-таки. Самые дешевые ($29 900) дизельные версии отмел сразу: за такие деньги получить всего-то стосильный моторчик – увольте! А вот бензиновая 177-сильная V-образная «шестерка» в паре с четырехступенчатым «автоматом» – это подойдет. И если не западать на кожаный салон и хромированные побрякушки, машина потянет на 37 500 «зеленых». Вроде, по деньгам техника.

РУССКОГО

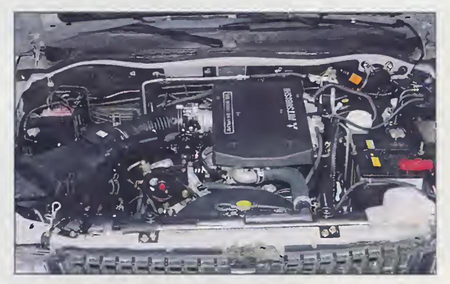


ДЛЯ ЛЮДЕЙ И ЧЕМОДАНОВ

Машина-то вроде здоровая, но сочетание высоко поднятого (рамная конструкция все-таки) пола и низких дверных проемов – это нечто. С разбега влетать сюда рискованно, наоборот, нужно степенно и плавно вносить тело внутрь, огибая все возможные препятствия. Однако, усевшись, чувствуешь – здорово. Длинные подушки сидений, упругие, хорошо спрофилированные спинки, раздельные отопители спереди и сзади – что еще нужно для длительных путешествий или поездок за город? Ага, конечно, багажник. Если и здесь попривыкнуть к уровню пола, начинающегося где-то на уровне груди, в остальном все очень даже неплохо: ровные поверхности, мягкая, легко убираемая шторка. Конечно, багажник немного мелковат, но ведь можно разложить заднее сиденье. И тогда...

«ПАДЖЕРО» В ГОРОДЕ

Зимой, да по снегопадам, да в городе – лучше джипа машины нет. На дороге все меня уважают, можно не осторожничать при маневрах и перестроениях – достаточно тяговитый мотор позволяет «рвануть» когда надо. Немалые габариты автомобиля почти не напрягают: высокая посадка, простые формы, поверхности без излишних выпуклостей – машина, словно остро заточенный кинжал, легко пронизывает транспортный поток. Единственное, к чему надо привыкать – «излишек» длины кузова мешает при парковке. На первых порах приходится изрядно повертеть головой, втискиваясь в подвернувшуюся щель. Выручают большие наружные лопухи-зеркала и хорошая обзорность.



«СПОРТ» НА ШОССЕ

Ой, не зря я отказался от дизельной версии! Даже трехлитровый бензиновый двигатель не воспринимается на этом автомобиле как что-то сверхъестественное. По-моему, во всем виновата «задумчивая» коробка-»автомат». «Паджеро Спорт» удобен, но нетороплив. Он уверенно достигает «крейсерских» скоростей 140–160 км/ч, однако при обгонах, да и просто при желании оторваться степенность машины несколько раздражает – явное противоречие с приставкой «спорт». Подвеска непробиваема, но жестковата: чувствуется родство с пикапом L 200. Да и руля автомобиль слушается как-то вяло, особенно это ощущаешь после легковушки. Хотя для настоящего рамно-рессорного «проходимца» все в пределах нормы .



ДЛЯ ОТДЫХА И РАЗВЛЕЧЕНИЙ

В отличие от обычного «Мицубиси-Паджеро», вариант «Спорт» не может похвастать элитарной трансмиссией Super Select, позволяющей не только использовать полный привод постоянно, но и мобилизовывать все возможности вседорожника, особенно не думая об условиях и скорости движения. «Паджеро Спорт» оснащен более дешевой трансмиссией Easy Select с демультипликатором и «жестко» подключаемым передним мостом. Она допускает движение с полным приводом только на плохих и скользких покрытиях. Ну и что? На мой взгляд, это даже удобнее: чем меньше вариантов, тем меньше сомнений, надо включать или нет. Сказано – сделано.

Выбрав в снежной целине едва заметную колею, «врубаю» передний мост и, проложив «дорогу», через несколько минут мы с приятелем уже вспугиваем рыбаков, расположившихся на льду водохранилища. «Паджеро-Спорт» исправно месит снежную целину и как танк пробивает себе дорогу. Правда, автомобиль несколько своенравен в выборе курса и, закусив удила, весьма неохотно подчиняется командам водителя, но не беда. К загородному дому или на заветную полянку для пикника всегда можно пробраться. Да и просто побороздить просторы, побуксовать в снежном плену – чем не развлечение?

ОДНОКЛАССНИКИ



«Ленд-Ровер Дискавери» (1998): классический пятидверный вседорожник. Последнее время, увы, все активнее оснащается всевозможной «полноприводной» электроникой. В Россию поставляется с двумя типами двигателей: бензиновым V8 мощностью 182 л. с. и дизельным с турбонаддувом – 138 л. с. Цена – $34 000–38 500.



«Тойота-Лендкрузер Прадо» (1996): основной конкурент «Мицубиси–Паджеро» на российском рынке. В сравнении с вариантом «Паджеро Спорт» лучше оснащен и явно дороже: $52 000–53 000. Поставляется с двумя типами кузовов (трех- и пятидверный) и двумя двигателями: бензиновым V6 – 178 л. с. и дизельным – 125 л. с.



«Шевроле-Блейзер» (1995): недорогой пятидверный вседорожник по-американски. В вариантах 4x4 в Россию поступает с бензиновым 4,3 л двигателем мощностью 180 л. с. Цена – $24 000.

ЦЕНЫ НА АКСЕССУАРЫ, ТО И ЗАПЧАСТИ, долл. США

ТО 10 000 км	188
ТО 20 000 км	281
Бампер передний	477
Бампер задний	480
Капот	498
Крыло переднее	377,7
Крыло заднее	635,6
Дверь передняя	621,12
Дверь задняя	554
Ветровое стекло	247
Фара передняя	566,55
Фонарь задний	132.96
Шины зимние 1 шт.	199
Колесные диски (легкосплавн.) 1 шт.	260
Тягово-сцепное устройство	374
Решетка передняя	590
Эвакуатор $2 за 1 км + $20 погрузка/разгрузка	
Стоимость нормо-часа работ	55

MITSUBISHI PAJERO SPORT

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: снаряженная масса – 1855 кг; полная масса – 2510 кг; максимальная скорость – 175 км/ч; расход топлива в городском, загородном и смешанных циклах – 16,2; 10,0; 12.3 л/100 км; запас топлива – 74 л. **РАЗМЕРЫ, мм:** длина – 4610; ширина – 1775; высота – 1735; база – 2725; дорожный просвет – 220. **ДВИГАТЕЛЬ:** V-образный, шестицилиндровый, с 4 клапанами на цилиндр; рабочий объем – 2972 см^3; мощность – 130 кВт/177 л. с. при 5000 об/мин; максимальный крутящий момент – 255 Н·м при 4500 об/мин. **РАЗМЕР ШИН:** 245/70R16.



«ПАДЖЕРО» СЛОМАЛСЯ

При нынешней разветвленности сервисной сети «Мицубиси» – это не вопрос, по крайней мере, в больших городах. Сервис отнюдь не дешев, но – кто же покупает вседорожник из экономии? И вообще, меня это особенно не волнует. При покупке были обещаны год гарантии без ограничения пробега, эвакуатор и неустанная забота о техническом состоянии машины. ЗР

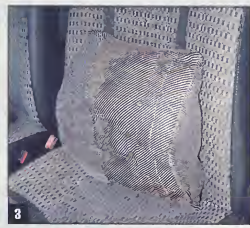
РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ КОМПАНИЮ «РОЛЬФ ХОЛДИНГ» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ.

/ДЛЯ ВАС И ВАШЕЙ МАШИНЫ

УПОР ИЛИ ВАЛИК?

ПРОБУЕМ ИСПРАВИТЬ НЕУДАЧНУЮ ПОСАДКУ


1


3



2


4

ТЕКСТ / ВАДИМ КРЮЧКОВ
ФОТО / ВЛАДИМИР КНЯЗЕВ

Хороши фирменные сиденья – красивы, удобны. В них не утомляешься, к тому же врачи утверждают: правильное кресло снижает риск заболеваний спины. Одна беда – стоят западные изделия слишком дорого. Громкое имя и высокое качество «Рекаро», «Спарко», «Кёниг», OMP, «Ямекс» большинству наших автомобилистов не по карману. А нельзя ли усовершенствовать штатное сиденье автомобиля за разумную цену? Да так, чтобы не снимать обивку и не менять набивку.

Один из вариантов – анатомические чехлы-накидки (фото 1). Типичный представитель такого вида изделий – итальянская «Лампа» (Lampa). В отличие от простеньких азиатских ковриков, она снабжена боковыми поддержками, поясничным упором, рельефными валиками и подкладками. Короче говоря, выглядит на твердую «пятерку». Увы, насладиться достоинствами «Лампы» суждено не каждому. Слишком многое зависит от комплекции человека – анатомические ухищрения не регулируются и придутся впору, в основном, худым и не слишком высоким. Оказывает влияние и форма самого кресла – с одними этот чехол несовместим, с другими стыкуется неплохо.

Главный недостаток всех подобных изделий (и «Лампа» не исключение) – элементы крепления. Слабые резиночки да веревочки плохо прижимают накидку к нижней подушке сиденья и его спинке. В результате чехол постоянно сбивается при посадке-высадке, а на ходу елозит, не обеспечивая плотной посадки. Цена «Лампы» и ей подобных – от 500 до 1500 рублей в зависимости от аппетитов продавца.

В той же Италии делают и более полезные вещи. Вот, например, фирменный регулируемый поясничный подпор от «Спарко» (фото 2). Подушка крепится к спинке сиденья на «липучке» и держится прочно. В любой момент ее можно сдвинуть выше или ниже, то есть подогнать по фигуре. Мало того, предусмотрена регулировка объема валика – он снабжен подкачкой воздухом. Нажал несколько раз на резиновую грушу – подпор увеличился, если переборщил – излишки воздуха выйдут через специальный клапан.

Правда, и здесь не все гладко. Валик рассчитан под конфигурацию спинки спортивных и тюнинговых сидений «Спарко». А значит, не исключены проблемы при попытке улучшить форму кресел других производителей. То в теории. На практике же ограничения связаны не столько с размерами подпора (он достаточно компактен и потому универсален), сколько с материалом обивки сиденья. «Липучка» не цепляется к натуральной и искусственной коже, некоторым типам тканей. Если же штатное кресло достаточно пушистое для крепления этого типа, пневматическая подушечка «Спарко» – оптимальный вариант. Но, к сожалению, не самый дешевый. За фирменный аксессуар придется выложить 52 доллара США.

А вот и отечественная продукция. Перед вами поддержка для разгрузки поясничной области позвоночника, разработанная фирмой «Алум-Трейд» (фото 3). Предназначена для сидений вазовской «классики» и «волг». Надежно фиксируется на спинке кресла с помощью прочных ремней. Подушечка девятисекционная. Наполнитель – синтетическое волокно. Каждая секция снабжена застежкой-«молнией». Для подгонки по фигуре в нужных местах изымают наполнитель.

Подушку можно перемещать вверх-вниз и даже переворачивать – она крепится к ремням «липучкой». Недостатков – а как же без них – не так и много. Это скромный внешний вид и низкая оперативность регулировки. Нужную конфигурацию находишь далеко не с первого захода. Приходится то вынимать, то возвращать обратно синтетическую обивку, беспрестанно вжикая «молниями». Впрочем, при цене 5–10 долларов в зависимости от ткани, из которой сшита поддержка, грешно всерьез критиковать изделие за эти мелкие неудобства.

Та же фирма выпускает неплохую альтернативу встроенному подогреву сидений. Коврик-накидка подключается к гнезду прикуривателя (фото 4). Не вникая в особенности его работы отметим – в морозы помогает. Стоит удовольствие от 100 до 150 рублей.

В заключение напомним: даже самая совершенная накладка всего лишь полумера. Она имеет право на жизнь лишь при недостатке средств. Полноценную замену хорошему дорогому сиденью пока еще не изобрели. ЗР

/ПОДДЕЛКА

РУССКИЙ «БОДИБИЛДИНГ»

ВНЕШНИЙ ВИД ОСВОИЛИ...

ТЕКСТ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Как известно, в Греции все есть. Это мы знаем еще из знаменитой экранизации чеховской «Свадьбы». А раз так, то в Греции есть и лакокрасочные материалы.

Компания ILIAS VASILIADIS, выпускающая продукцию HB BODY для окраски автомобилей, давно поставляет ее на российский рынок. Однако найти в России греческий «Боди» совсем не просто – здесь царят его русские «двойники», обладающие порой поразительным внешним сходством с оригиналом в части упаковки при отвратительном содержимом. Дети российского «бодибилдинга» размножились в таком количестве, что вынудили греков развернуть оборонительную кампанию под лозунгом «Не виноватая я!». В результате редакционная коллекция пополнилась образцами, любезно предоставленными нам греческой стороной для «...информирования читательской аудитории». Предлагаем ознакомиться с фото 1–5.

Подделка на нашем рынке – дело привычное, но о «бодибилдинге» хочется сказать еще пару слов. Борьбу с фальшивками должны возглавлять в первую очередь те, «кого подделывают», а потому пример греческой фирмы достоин подражания. ЗР

1. Антикоррозионный грунт «Боди 992» – «левая» продукция – слева, нормальная – справа. Настоящая крышка имеет углубление в центре, закрашенное содержимым банки. Обратите внимание на вертикальный шов банок – у «грека» он узенький (примерно 3 мм), а у «самозванца» вчетверо шире.

2. Банки те же, вид снизу. У подделки, что слева, рельефное донышко, на котором неряшливо нанесен номер. Настоящая «гречанка» имеет плоское сплошное дно, на котором специальным образом нанесен несмываемый код.

3. Полиэфирная шпатлевка «Бодисофт» – фальшивка слева, оригинал справа. Жулики то ли не смогли, то ли забыли воспроизвести отчеканенную на крышке надпись «HB BODY».

4. Тот же «Бодисофт» вверх ногами. И та же история с номерами, что и на фото 2: «липовый» номер слева практически затерся, а настоящий выглядит нормально.

5. Образец убогой подделки: банка слева имеет бумажную этикетку. В Греции такого не делают.



1



2



3



4



5

/ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

ТЫ И Я – МЫ ОБА ПРАВЫ...

Экспертиза аккумуляторных батарей (ЗР, 2000, № 10) оказалась для многих чем-то вроде мощного подземного толчка: тряхнуло всего раз, а волны идут до сих пор. Неудивительно – из 25 новеньких батарей испытаний не выдержали 15...

Батарее фирмы «ВОСТСИБАККУМУЛЯТОР» досталось от нас крепко – и поделом: ни ГОСТу, ни DIN EN она не соответствовала. Однако на то и экспертиза, чтобы отличить закономерность от случайности. Бракодела никогда не интересует истина – он просто требует «крови». Нормальный производитель всегда хочет понять, в чем причина неудачи и что нужно «подправить» в его изделии. Сибиряки без раздумий предпочли второй вариант и спустя пару месяцев редакции предложили взять на повторные испытания три серийных аккумулятора той же марки.



И вот очередной протокол занял свое место на редакционной полке... Не вдаваясь в технические тонкости, сообщаем результат: «переэкзаменовку» батареи выдержали на «отлично» – все экземпляры легко выдали «на-гора» требуемые вольты, амперы и секунды. Более того, эксперты предрекли «востсибам» высокую надежность: дескать, заливай ее электролитом хоть сразу, хоть через год – разницы не будет.

Объяснить неудачный исход первых испытаний можно по-разному. С одной стороны, право на небольшой процент брака имеет любой производитель. С другой – эксперты считают, что заводчане «довели до ума» технологию производства пластин. Как бы там ни было, «ВОСТСИБАККУМУЛЯТОР» доказал свою способность производить изделия надлежащего качества, в чем и желаем ему дальнейших успехов. Надеемся, что наши экспертизы будут и впредь тому способствовать. ЗР

КАК СОРВАТЬ БАНК

О СЕКОНД-ХЭНДЕ ИЗ ПЕРВЫХ РУК

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ



Самый хороший автомобиль – это новый. Кто будет спорить? Ведь покупку подержанной машины в чем-то можно сравнить с игрой в рулетку: повезет – не повезет. Но сегодня у тех, кто нацелился на секонд-хэнд, есть авторитетный консультант – каталог «Мир подержанных автомобилей». Его первое издание (2000 год) сразу было отмечено вниманием автомобилистов. Теперь предлагается второе – с бóльшим объемом информации, новыми разделами. Из каталога-2001 вы узнаете, как надо с умом выбирать машину, на что обращать особое внимание, где искать скрытые временем и владельцем дефекты.

У двух главных поставщиков российского рынка иномарок – Германии и Японии собственные разделы. Здесь советы специалистов, которые помогут сориентироваться на огромном и для многих незнакомом немецком рынке, подобрать машину в автосалоне или у частника и при этом юридически правильно оформить документы. Столь же обстоятельно представлен рынок Владивостока. Какие модели предпочитают искушенные в японских марках жители Дальнего Востока, почем заморские авто, как лучше совершить сделку – и обо всем со знанием дела.

Основная часть каталога – подробный рассказ о самих автомобилях – пятидесяти наиболее популярных в России моделях иномарок, а также о машинах всех отечественных семейств, включая легкие грузовики – УАЗы, «газели», «соболи». Сделать правильный выбор поможет объективная оценка сильных и слабых сторон конструкций на основе обширного опыта эксплуатации, собранного и систематизированного журналом «За рулем».

В дополнение ко всему – свежая информация от таможни, советы по страхованию автомобилей и перегону из Германии, таблицы с техническими характеристиками и, понятное дело, цены на российском и немецком рынках.

...Рулетку можно обыграть. Для этого нужно иметь под рукой «Мир подержанных автомобилей» от «За рулем».

КНИГУ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ:

в магазинах Торгового дома «За рулем» в Москве:

ул. Бакунинская, 72. Тел. (095) 267-64-93 (м. «Бауманская», тр. 22, 25, ост. «Балакиревский переулок»);
ул. Долгоруковская, 36. Тел. (095) 973-14-00 (м. «Новослободская», по улице к центру);
ул. Краснопрудная, 30. Тел. (095) 264-92-94, 264-65-92 (м. «Красносельская»).
Оптом: тел. (095) 207-23-82, 267-64-93; факс (095) 737-43-07, 269-57-98.



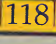
ПОЧЕМУ «ДВОРНИК» НЕ ЧИСТИТ?

/КРУГЛЫЙ СТОЛ









118 126 136



КАК БЫ В ПОИСКАХ «ЗОЛОТОЙ СЕРЕДИНЫ» НЕ УВЕЛИЧИТЬ И БЕЗ ТОГО ОГРОМНОЕ КОЛИЧЕСТВО ДТП

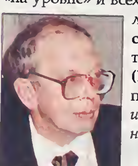
ТЕКСТ / ДМИТРИЙ ЛЕОНТЬЕВ

Не столь уж это важная в автомобиле деталь – «дворник», чтобы ради нее собирать в редакции специалистов. Тот, кто так считает, заблуждается. Эта маленькая, невзрачная с виду «запчасть» стоит в одном ряду с тормозным механизмом – без нее все-таки запрещена эксплуатация автомобиля. Мало того: владельцев российских машин, имеющих претензии к тормозам, несравненно меньше, чем недовольных стеклоочистителями: жалобы на худо работающие «дворники» сыпятся как из рога изобилия – 85 процентов наших респондентов (в сети Интернет) признались, что предпочитают заменить отечественные щетки на импортные.

Неужто и в самом деле производители «дворников» и Госстандарт не придают хорошему обзору для водителя должного значения? Мы пригласили тех, кто производит и испытывает стеклоочистители, оценивает их качество, в редакцию. Вопрос простой: почему же наши «дворники» плохо чистят?

ДЕШЕВЫЙ КОМПРОМИСС

Мы ожидали, что производители будут выкручиваться и отнекиваться: мол, наши щетки «на уровне» и всех они устраивают. Но ошиблись. **Михаил Рязанов, заместитель главного конструктора ООО «Автоприбор» (Владимир)** откровенно признался: *«Мы знаем – нашими стеклоочистителями недовольны»*.



Так за чем же дело? На этот вопрос ответил его коллега Эдуард Иванов –представитель завода СТАТО (Ставрово): «Чтобы щетки хорошо чистили, нужны финансовые вливания. Но если вложить в производство большие суммы (которых, кстати, нет), цена «дворников» заметно вырастет и автозаводы просто перестанут их покупать…» Вот и приходится производителям искать ущербный компромисс между невысокой ценой и невысоким качеством, устраивающий, однако, наших производителей автомобилей. Попробуй-ка найти здесь «золотую середину».

ВСЕ ДЕЛО В РЕЗИНЕ

И все же проблема не только в «жадности» автозаводов. Михаил Рязанов сетовал на то, что «Автоприбору» приходится «воевать» с поставщиками резинотехнических изделий (как известно, основные претензии потребителей именно к «резиновой» части стеклоочистителя). В стране сложилась монополия фактически двух поставщиков – «Балаковорезинодеталь» и Волжского завода РТИ. Эти гиганты совершенствуют свою продукцию не так, как того требует время. Однажды «Автоприбор» осмелился отнести Балаково к ненадежным поставщикам… Бедных владимирцев чуть вовсе без резины не оставили.

Что делать? Можно покупать за границей. Фирма «Чемпион», например, готова поставлять «резинки» по цене 1 доллар за штуку. А балаковская стоит 3 рубля…

ПОДНИМАЕМ СТРАНУ

Итак, чтобы «дворник» чистил как следует, нужно инвестировать в производство современных резинотехнических изделий энное количество миллионов дензнаков, покончить с монополизмом, обеспечить спрос на дорогой качественный товар, иными словами, поднять экономику и повысить благосостояние россиян до приемлемого уровня.

Доживем ли мы при этом до щеток, как у «Чемпиона»? Или все-таки в этой цепочке есть звено, повлияв на которое можно добиться лучшей очистки стекла уже сегодня?

На что ориентируется изготовитель щеток, если в спину ему не дышат конкуренты, если требования автозаводов минимальны, а потребитель хоть и ворчит, но куда ему деться? На ГОСТ. Вектор обсуждения проблемы сместился к особенностям российских стандартов.

В ГОСТЕ ВСЕГО НЕ ЗАПИШЕШЬ

Оказывается, отдельного ГОСТа по автомобильным щеткам нет. В общем же стандарте «Стеклоочистители электрические» о них сказано совсем немного. В частности, что менять их можно раз в год и что они должны обеспечивать «удовлетворительную очистку стекла». По мнению Евгения Черейского, эксперта ВНИИНМАШ, этого явно недостаточно: «Что



считать очищенным стеклом? Вот автолюбители недовольны, а завод говорит, что качество удовлетворительное. Кто прав?»



Анатолий Карпенков, испытатель ЗР (специалист по инспекции условий производства на предприятиях автомобильной промышленности): *«Может ли «дворник», изготовленный в точности с ГОСТом, очистить стекло от хлоридов при минус пятнадцати? Опыт показывает: ниже минус пяти (при использовании многих омывающих жидкостей) это почти невозможно. Иногда просто замерзают форсунки. Может ли «дворник» нормально чистить при скорости 130 км/ч? Нет – аэродинамические характеристики «поводка» не позволяют (щетка плохо прижимается к стеклу и на меньших скоростях)».*



Андрей Штыков, судебный эксперт «АВТО-МОБИЛ»: *«В ГОСТе «Стеклоочистители электрические» записан лояльный температурный режим: от -20 до 55 градусов. После -20 атмосферные осадки редки. Но все-таки у нас даже в средней полосе среднестатистический нижний температурный предел -40! Где же так называемый запас прочности? Замечу, что в ГОСТе заложен не столько лимит температуры, сколько вытекающее из него ограничение качества щеток».*

Потребитель руководствуется субъективными ощущениями, а производитель – нормативными документами. Логично, если бы ГОСТ отвечал запросам потребителя, но российская система сертификации (она ориентирована на европейскую) основана на другом принципе. Она определяет основные требования по безопасности, оставляя вне внимания вопросы качества. Производитель как бы должен сам совершенствовать свою продукцию (чего в наших условиях не происходит).

В общем, и с этим можно как-то мириться, если бы не одно «но». Наши щетки отвечают ГОСТу на момент сертификации или сразу после изготовления. Проблемы с очисткой стекла возникают, как правило, в ходе эксплуатации. Ударил мороз, появилась соль, жировая пленка, купили плохую стеклоомывающую жидкость... И вот «дворник» уже дает сбои. Можно ли стандартизировать возможные допустимые ухудшения параметров очистки стекла в процессе эксплуатации? Николай Резчик, эксперт (испытательный центр НАМИ) полагает, что вряд ли: «В ГОСТе нет многих параметров. Например, не прописано влияние атмосферных факторов на резиновую часть щетки или влияние абразивной крошки, но в ГОСТе всего и не отразишь...»

ЛИКВИДАЦИЯ БЕЗГРАМОТНОСТИ

Итак, ГОСТы, ОСТы и ТУ надо совершенствовать. Даже при самых благоприятных условиях это займет много времени. Кроме того, вряд ли мы встретим большую заинтересованность (а в иных случаях даже реальную возможность) тех же производителей резины следовать новым стандартам – на иных предприятиях отрасли требования устарели уже на четверть века. Но оставим эти вопросы АвтоВАЗу (ГАЗу, УАЗу...). В конце концов, автозаводы вправе поменять поставщиков на более солидных, если найдут, конечно.

А пока производственники решают свои проблемы, чем можно помочь потребителю? Этот вопрос мы обсудили в заключение нашей встречи. Ответ был несколько неожиданным: неплохо бы научить потребителя правильно пользоваться российскими щетками!

Какие стеклоочистители стоят сегодня на отечественных авто? Универсальные, всепогодные, не требующие ухода и рассчитанные на неограниченный срок эксплуатации! Этот вывод потребитель делает из... инструкции? Нет – из ее отсутствия.

Западные «дворники» (в чьем качестве сомневаться не приходится) производители рекомендуют менять раз в полгода. Причем одни щетки предназначены для лета, другие – для зимы. Мало того, в течение всех шести месяцев эксплуатации даже высококачественный стеклоочиститель (его резиновую составляющую) рекомендуют протирать специальными салфетками.



Сергей Боткаев, начальник управления по защите прав потребителей Министерства РФ по антимонопольной политике: *«Многие потребители не умеют правильно пользоваться «дворниками». Производителям российских щеток нужно подумать над инструкцией по эксплуатации. Она должна содержать точную информацию: сколько служит данная щетка, как за ней ухаживать (чтобы не оставляла полос на стекле), при какой погоде (дожде, ветре) может нормально работать? Что ожидать в процессе эксплуатации? Когда и при каких «симптомах» менять резиновую основу? Завод обязан указать и рекомендованные им стеклоомывающие жидкости. Тогда множество проблем с очисткой отпадут сами по себе».*

* * *

Будем реалистами: ожидать, что прямо «здесь и сейчас» произойдет резкое улучшение качества наших стеклоочистителей, не приходится. Но двигаться вперед необходимо уже хотя бы потому, что с ростом автопарка намного усложняются условия дорожного движения. Автозаводы не вправе откладывать решение этой проблемы в долгий ящик. И может быть, первую скрипку должен здесь играть Госстандарт РФ: существующие нормативные документы не обеспечивают той самой «удовлетворительной очистки стекла», которая декларируется. Давайте уточним, что все-таки считать «удовлетворительным» с учетом нынешних реалий. И наконец, обращение к производителям: потребители ждут от вас полноценную инструкцию (по эксплуатации и уходу) – для этого не требуется вводить в строй новые мощности. - ЗР

В заседании «Круглого стола» также участвовали: В. Янчевский (МАДИ, профессор кафедры «Эксплуатация автомобильного транспорта»), А. Рудаков (эксперт органа по сертификации «НАМИ-Фонд»), Б. Бадо (руководитель органа по сертификации «Серт ЭТ», НИИАЭ), С. Завидова (эксперт Конфедерации обществ прав потребителей), А. Ухов (коммерческий директор ЗАО «Хорс-Силикон»), Б. Быков (ООО «Завод Автоприбор»), Г. Пимштейн (начальник бюро испытаний «Автоприбора»). **Редакция благодарит всех участников встречи.**

МАСТЕР-КЛАСС «АУДИ»



Лучше сбить конус «в ученье», чем пострадать «в бою».

В Москве открылась школа водительского мастерства «Кватро» – аналог школ «Ауди» в Германии, Финляндии, Австрии. На современных моделях фирмы можно пройти несколько курсов – по безопасному, активному, экстремальному вождению (стоимость трех-шестичасовой программы – 200–450 долларов). При желании можно учиться и на собственном автомобиле других марок. «Автоспеццентр «Ауди» на Таганке» и «Ауди» Центр Москва», предоставившие школе машины, предлагают своим клиентам при покупке одной из моделей бесплатный курс обучения.

«НАЕЗДНИКИ» ПО-НЕМЕЦКИ

Речь о тех, кто любит «наезжать» сзади, резко уменьшая интервал до впереди идущей машины. Дорожная полиция Германии конкретизировала величину «криминальной» дистанции: одна десятая показаний спидометра. Стало быть, 10 м при скорости 100 км/ч. Тамошняя ГИБДД имеет видеокамеры, которые документально регистрируют такого рода нарушителей в движущемся потоке – и вскоре им приходится... расстаться с «правами»! Для начинающих исключение – минимальная дистанция в одну четверть скорости. а нарушение влечет солидный штраф и штрафные баллы в центральном полицейском компьютере Фленсбурга. Согласно статистике, «наездниками» чаще всего становятся водители «мерседесов», БМВ и «опелей», а вот за рулем «японок» их почти нет.

В 2000 ГОДУ ГИБДД России зарегистрировала 39 млн. нарушений ПДД. И это при том, что всего в стране водительские права имеют около 24 млн. человек! Одно радует, количество нарушений в последние годы все-таки заметно снизилось: еще два года назад оно «зашкаливало» за 50 млн. в год.

ФЕСТИВАЛЬ «МОТО-2001»



Журнал «Мото» объявил о своем очередном фестивале с участием мотоциклистов России и зарубежья. Прибывающие на него отовсюду гости будут не созерцателями, а самыми активными участниками событий. Фестивальные «номера» здесь на любой вкус! Дрэг-рейсинг. экстремальный «подъем на холм», брод-шоу, гонка на эндуро, четырехколесных мотоциклах, мотороллерах (в том числе по «пересеченке»). А еще экзотика – конкурсы на самый громкий выхлоп, лучшую аудиосистему, «отжиг резины»... Пройдут байкерские конкурсы, будет много музыки с участием звезд рока.

По традиции грандиозная мототусовка (в прошлом году свыше 10 000 человек из 150 городов) пройдет в первые выходные июня. Гостеприимные хозяева – администрация Малоярославца, одного из прелестных российских городков, резервирует под палаточный лагерь целый луг.

Заявки на аккредитацию, спонсорские, коммерческие предложения и рекламу направлять **в редакцию журнала «Мото»:**

103045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел.: (095) 207-33-49, факс: 737-41-92, E-mail:moto@zr.ru,

а также **ООО «Спорт-Маркетинг 2000»:**

107018, Москва, ул. Садовая Спасская, 26, тел./факс: (095) 925-32-63, E-mail:sportmarket@tsr.ru.

ЕВРОПЕЙСКОЕ «АВТО №1»



Вице-президент «Форда» Мартин Лич с дипломом «Аутобильда»

В Женеве обнародован результат конкурса «Europa Auto 1». Его проводят 13 автомобильных изданий группы «Аутобильд». Сначала читатели этих журналов (а их около 37 миллионов по всей Европе!) выбирают национальных победителей, а затем экспертное жюри из 23 человек (в него входят известные автогонщики, специалисты, автожурналисты) оглашают окончательный вердикт. Лучшим автомобилем 2000 года, по версии «Аутобильда», стал «Форд-Мондео», обошедший в финале «Мерседес-Бенц» С-класса, «Ауди-А4», БМВ-Х5 и «Альфа-Ромео-147».

ПАРАЛЛЕЛЬНЫМ КУРСОМ

Уже на первой международной автомобильной выставке в Санкт-Петербурге в 1907 году была представлена марка «Рено». То было начало многолетней взаимной франко-русской привязанности на автомобильной ниве. У «Рено» и России общий путь – так утверждает известный автомобильный историк Лев Шугуров в своей новой книге. Она построена на параллелях – события в автомобильной жизни нашей страны и этапы развития французской фирмы на протяжении минувшего XX века. Наибольший интерес представляют фотодокументы: 138 иллюстраций автомобильной истории – от питерского салона до московских мотор-шоу, от основания фирмы до «Автофрамоса».



ЭККЛСТОУНУ ПОНРАВИЛОСЬ В НАГАТИНО

Английский миллиардер и пока еще владелец формулы 1 Берни Экклстоун поддержал идею строительства автодрома в Нагатинской пойме в Москве и даже согласился участвовать в рабочей группе. Сейчас уже имеются предпроектное решение и бизнес-план. Срок строительства самой трассы вместе с инфраструктурой (гостиницы, казино и другие объекты) – 2 года, окупаемость – 7–8 лет. Московские власти рассчитывают, что после окончания строительства автодрома в город ежегодно будут приезжать до 400 тыс. иностранных туристов. Вот сбудется ли? Далеко не все так радужно оценивают перспективы проекта.

В Китае были казнены семь из 14 чиновников, обвиненных в контрабанде и коррупции. Среди них – ответственные сотрудники таможни и банков. На судебном процессе в ноябре прошлого года все они были признаны виновными в контрабандном ввозе в страну и последующей реализации автомобилей, а также нефтепродуктов и сигарет. Ущерб, нанесенный ими государству, оценивается в 6 млрд. долларов. Верховный суд отклонил апелляцию и подтвердил приговор.

ЕМУ БЫЛО 61, ЕЙ – 66...

Лев Серафимович Волков не просто любил – обожал машины.



Получив в 19 лет «права», он сел за руль как водитель-профессионал: ездил на ГАЗ-51, 63, 66, 69, 22. Через волковские руки прошли «Татра-57В», «Москвич-423», полуторка, другие достойные машины. А мечтой была «Эмка». Волков хотел отыскать старенькую и отреставрировать, доведя до выставочного состояния.

И он нашел ее, ГАЗ-М1 с мотором ГАЗ-11! Оживил машину, выезжал на ней на парады и в пробеги, снимался во многих фильмах. Постепенно Лев Серафимович стал известен среди реставраторов, был членом московского клуба следопытов автомотостарины (САМС).

В 1986-м Волков познакомился с одним владельцем «Эмки», у которой все-все было родное. Тому было уже 88 и он... просто подарил машину реставратору: мол, она тебе к рукам. Несколько лет Лев Серафимович ездил на этой «Эмке», участвовал в киносъемках. Потом дал машине капитальный ремонт. Результат работы читатели «За рулем» видели в 1998-м, на обложке юбилейного апрельского номера.

Затем в золотые руки Волкова попал король фронтовых дорог – «Студебекер». Лев Серафимович кропотливо реанимировал машину – такой работой мог бы гордиться любой реставратор. Увы, труд Мастера остановил несчастный случай – при монтаже шины вырвалось замковое кольцо...

Машины Волкова – памятник ему. Больше всего грустит по хозяину любимица – «Эмка». Ему было – 61, ей – 66...

ВЯТСКИЙ УЗНИК

/НЕ ЗАРЕКАЙСЯ



Внизу в центре – Николай Трухин.

ЗА ЧЕСТНУЮ СЛУЖБУ МОГУТ НАГРАДИТЬ... ТЮРЬМОЙ

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР ЖИХАРЕВ
ФОТО / ИЗ АРХИВА НИКОЛАЯ ТРУХИНА

ОБЫЧНАЯ РАБОТА

Едва капитан Трухин увидел эту машину, виляющую по дороге, понял: пока не случилось беды, ее нужно остановить. Преследовать не пришлось – автомобиль уткнулся в сугроб и заглох. Водитель, чуть не выпав из-за руля, пьяно ухмыльнулся и икнул:

– Ты че, командир? «Прав» у меня нет, а из документов – только удостоверение железнодорожника. На медицинское освидетельствование? Да пошел ты, никуда не поеду.

Его с трудом удалось запихнуть в машину и доставить к врачам. Проверка показала уровень алкоголя два промилле – пьян мертвецки! Тут и водительские «корочки» случайно выпали из кармана и были приобщены к протоколу о нарушении ПДД водителем Насоновым И.А. Капитан, выполнив служебную обязанность, отправился на работу. Все шло как обычно в таких ситуациях, и если бы тогда Николаю Трухину сказали, чем закончится эта рядовая в общем-то история…

Спустя час непротрезвевший Насонов появился у здания ГИБДД и увидел Николая. Наскочил:

– Отдай «права», сука, по судам затаскаю! Скажу, что ты у меня украл что-нибудь. И свидетелей найду.

Пока свидетели были у Трухина – чуть ли не целый взвод инспекторов стоял рядом. Но нарушителя это не остановило: с кулаками кинулся на капитана. Того бог силой не обидел: дебошира скрутили и сдали в милицию.

БЫЛ БЫ ЧЕЛОВЕК, А СТАТЬЯ НАЙДЕТСЯ

Прошло два месяца. Трухин и думать забыл о том случае. И вдруг – вызов в прокуратуру. Следователь В. Измайлов сразу взял быка за рога: «Пиши чистосердечное – избил водителя Насонова и украл у него деньги вместе с паспортом». Николай пытался объяснить, как было дело, но его и слушать не пожелали. «Не хочешь? Смотри, хуже будет».

Хуже, действительно, стало. Спустя месяц капитана вызвали на допрос и там же взяли под стражу. Не дали ни собраться, ни позвонить жене или сослуживцам – арестовали как какого-нибудь беглого рецидивиста, которого опасно оставлять на свободе. Еще бы! Обвинение капитану милиции предъявили просто страшное: покушение на убийство с особой жестокостью! Вчерашний блюститель порядка оказался в камере предварительного заключения на время следствия: сперва в одиночке – «подумай!», а затем в переполненной общей, где приходилось спать по очереди.

Но постойте! Когда же он успел «покуситься»? Когда вез пьяного дебошира на освидетельствование? Но после этого хулиган преспокойно дошел до ГИБДД, чтобы «разобраться» с милиционером. Когда не позволил себя бить и вместе с сослуживцами повязал нарушителя? Тогда уж надо говорить о групповом преступлении и покушении. Да и никаких следов этого коварного покушения у пострадавшего пьяницы не обнаружили. Хотя он и попытался зафиксировать хоть какие-нибудь повреждения, врач, выдавший на следующий день справку, ничего кроме царапины длиной полтора сантиметра и шириной 0,4 миллиметра (!) не обнаружил. Нет, Измайлова это не смущало. Он рьяно искал вину и… находил ее! Следовательская папка пополнилась: «истец» отыскал еще двух задержанных в прошлом Трухиным нетрезвых водителей. Дела были давние – прошло около двух лет, и те с трудом вспомнили о своих пьяных подвигах. Причем один из «пострадавших» за это время перешел к более серьезным деяниям и успел «откинуться» на зону – заявление, обвиняющее Трухина, за него писала мать. И у второго «свидетеля» за спиной было несколько «ходок». Показания столь «почтенных» людей оказались гораздо весомее, чем свидетельства милиционеров, врачей – тех, кто говорил о невиновности Николая.

Несговорчивость Трухина бесила следователя. Тюрьмы тебе мало? Сиди без свиданий и передач. Четыре месяца Надежда Трухина обивала пороги, добивалась возможности увидеть мужа. Ходила по улице, боясь поднять глаза: Киров – город небольшой, поползли слухи. Вот, мол, милиционер-то – людей избивал, посадили. Боялась вопросов детей, уверенных, что папа – самый лучший, самый справедливый. Придумывала какие-то объяснения его отсутствию… Через четыре месяца кто-то сжалился, сообщил: Николая будут переводить в

другое место, можно постоять возле тюрьмы, увидеть… Узнала его не сразу: вместо улыбчивого здоровяка в «автозак» шел чужой человек – осунувшийся, с тоской в глазах…

ФЕМИДА ОТДЫХАЕТ

Оставалось уповать на профессионализм суда – любому студенту второго курса юрфака видна надуманность обвинений. И суд состоялся. Он был похож на фарс. Достаточно сказать о подходе к свидетельским показаниям. Слова коллег по работе обвиняемого, офицеров милиции, расценивались исключительно как «желание помочь товарищу из чувства ложной солидарности» и их просто не учитывали, зато показания рецидивистов принимались как истинная правда в последней инстанции. И ни слова о том, что капитан задерживал одурманенных водителей – потенциальных преступников, которые могли, например, сбить человека или угробить своих пассажиров. Нет. Приговор – Трухин виновен. Пять лет лишения свободы!

Потом было еще двенадцать (!) судов. Менялись следователи, таяли обвинения, становились более мягкими приговоры суда – три с половиной года, три года условно, год условно… Прогресс! Задержание пьяного водителя судьи перестали воспринимать как «превышение служебных полномочий», растворился в воздухе якобы украденный паспорт с деньгами (свидетели постоянно путались, противоречили друг другу…).

К чести кировской ГИБДД ни руководство, ни товарищи по службе не бросили капитана в беде, ни разу не усомнились в его невиновности – они знали Трухина давно.

Наконец, весной 2000-го, через полтора года после ареста, судебной коллегией областного суда Николай был полностью оправдан.

Что переживает человек в такой ситуации? Без вины объявленный преступником, заключенный в тюрьму, не имеющий возможности не только защитить себя, но и оградить близких от позора. А что испытывает он, когда слышит: невиновен? Облегчение? Радость? Торжество справедливости? Или, может быть, наоборот: ярость от незаслуженного оскорбления?

Кто-то, возможно, уволился бы со службы: какой в ней смысл, если за честную работу можно угодить в тюрьму? Но Николай не смалодушничал. Считал, что некрасиво бросить товарищей, которые так поддерживали его: боролись за оправдательный приговор, семье помогали, скидывались, кто сколько может. И капитан Трухин, выйдя на свободу, вернулся в управление ГИБДД.

ПОБЕДИТЕЛЕЙ НЕ СУДЯТ?

Сидеть и не высовываться – это не его позиция. Не прошло и года, как Николай оказался… в Чечне. Отправился туда с подразделением кировского УВД. Это не с пьяными водителями разбираться. Война!

И хотя инспектор ДПС не должен участвовать в боевых операциях, работа у него от этого менее опасной не становится. Задача ГИБДД – обеспечивать порядок, причем не только в автомобильном движении. Обнаружить снаряд в заминированном здании, отыскать наркотики, задержать скрывающегося боевика, сопроводить колонну с грузом.

В тот осенний день Трухин с двумя товарищами патрулировал улицы города Шали. Ехали на «Ниве» местного отделения ГИБДД по улице Трозненской. Дело шло к вечеру, самому тревожному в этих местах времени суток. Николай – за рулем, капитан Стародубцев и старший лейтенант Куликов – пассажиры.

Перекресток. Вдруг машина перестает слушаться руля, разлетаются со звоном стекла. Выстрелы! Откуда-то справа – автоматные очереди – в упор. Стародубцев и Куликов ранены.

Дальше – сухим языком документа: «Автомобиль получил 52 пулевые пробоины, была повреждена катушка зажигания, пробиты колеса. Под перекрестным огнем Трухин Н. А. пытался вывести автомобиль из-под обстрела, но в результате полученных повреждений машина не могла продолжить движение. Трухин Н. А. под огнем нападавших боевиков вытащил раненых из автомобиля, открыл ответный огонь, сообщил о нападении на патрульную машину. Грамотно используя автомобиль как прикрытие, в течение 15 минут (кто воевал, знает, как это много – **авт.**) продолжал вести прицельный огонь по боевикам до прибытия подкрепления, отвлекая их огонь на себя, тем самым спас раненых товарищей. По прибытии подкрепления под огнем противника оказал первую медицинскую помощь раненым, помог эвакуировать их с места боя, в дальнейшем продолжил ведение огня».

Это из ходатайства о награждении капитана Трухина орденом Мужества. Тогда же Николай был представлен к званию майора досрочно.



СТАРАЯ ПЕСНЯ НА СТАРЫЙ ЛАД

Наконец-то дом, семья. И вдруг без пяти минут майор и орденоносец узнает, что… Кировская прокуратура по-прежнему не согласна с определением областного суда. Мало того, ей удалось убедить Генеральную прокуратуру опротестовать оправдательный приговор капитану Трухину. А Верховный Суд, не удосужившись известить ни защиту, ни обвиняемого, отменил этот приговор. Причем, когда Николай был на войне.

Он вернулся не героем. Подсудимым.

Удивительно, почему же кировские прокурорские работники так рьяно бьются за право определить на «зону» капитана милиции? Есть несколько версий. Одна из них: капитан Трухин служил в специальном взводе ГИБДД и мог невзначай «обидеть» кого-то из деньги и власть имущих или их знакомых. Вот ему это и припомнили. Другая версия: выдвинув в свое время обвинение, прокуратура изо всех сил пытается теперь сохранить «честь мундира». Человек семь месяцев сидел в тюрьме без всяких на то оснований – кто будет за это отвечать?

Тот самый Измайлов, «расследовавший» дело Трухина, нынче стал судьей. И по-прежнему говорит о виновности капитана. После той истории некоторые сослуживцы Николая решили расстаться с милицейской формой. Как служить, когда по ложному навету хулигана и пьяницы офицер может оказаться в тюрьме?

НАМ ПОДВЛАСТЕН ЭТОТ ГОСТ

«ДОРОГУ ЗАПЛАТАМ!» И «КТО ЗДЕСЬ ГЛАВНЫЙ?»



ТЕКСТ / ДМИТРИЙ ЛЕОНТЬЕВ

Сурова действительность российских дорог. И страшно далека она от желаемой. Ямы на асфальте – большие и малые, обилие лишних знаков и вместе с тем острая нехватка действительно нужных.

Но позвольте. Дорога и знаки на ней – все должно соответствовать ГОСТу, и кто-то должен за этим следить, если уж не в масштабах страны, то хотя бы в пределах одной отдельно взятой улицы. В «Положении о Государственной инспекции безопасности дорожного движения...» (утверждено указом Президента РФ от 15 июня 1998 года № 711) прямо так и сказано: контроль за состоянием дорог и установкой знаков – одна из главных обязанностей ГИБДД.

Давайте-ка проверим, как действует государственная машина в этой сфере нашей жизни. Влетев в очередную яму, мы готовы на всю улицу кричать, что найдем управу на тех, кто не поставил ограждения. Но к чему тратить нервы, рисковать здоровьем, не лучше ли заняться профилактикой?

АГОНИЯ ЯМЫ

Первый объект нашего эксперимента – выбоина, давняя напасть российских автомобилистов. Особенно зимой, когда резкие перепады температуры порой превращают полотно асфальта в подобие лунной поверхности с кратерами. В крупных городах с интенсивным движением уже почти невозможно вовремя заметить и объехать злополучную помеху. Поток плотный – особо не сманеврируешь и часто приходится лишь «расслабиться и получить удовольствие»...

Впрочем, говорить о ямах можно до бесконечности. Давайте выберем какую-то реальную. А заодно сверимся с ГОСТом «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения». Сей документ гласит, что предельные размеры отдельных просадок, выбоин и т. п. не должны



Вот такая была здесь яма. Теперь вместо нее – заплата.

превышать по длине 15 см, ширине 60 см и глубине 5 см.

Фотографируем объект и пишем в отдел по организации дорожного движения УГИБДД города Москвы заявление. Текст бесхитростный, все просто и понятно: «На перекрестке улиц Радио и Краснoказарменной образовалась яма, ее размеры превышают нормы ГОСТ Р 50597–93. Яма расположена прямо на повороте у правого края дороги. Просьба дать предписание дорожным службам принять меры для ремонта дороги». Прилагаем фото, ставим скромную подпись: житель Центрального округа такой-то, опускаем в почтовый ящик.

Через пару недель отправляемся «на инспекцию». Вот знакомый перекресток. Инстинктивно ждем удара передней подвески о замерзший грунт и… гладко проплываем по свежей битумной заплате. Яма, которая мозолила глаза больше года (сколько же раз мы побывали в ее лоне!), исчезла.

Скажем спасибо столичному УГИБДД. А тем, кто возразит: «К чему похвалы? Это же «их» обязанность», ответим: да очень хочется, чтобы инспекторы поделили всю Москву на зоны и ежедневно прочесывали их с линейкой на предмет «отлова» больших ям. И все же будем реалистами. У ГИБДД сил на это не хватает (с пробками бы справиться). Между тем от обязанности отдавать предписания дорожникам латать дороги инспекцию никто не освобождал. Так почему бы нам, автомобилистам, этим не воспользоваться? Себе во благо.

ЗНАК – ОДИН НА ВСЕХ

Есть в Москве и другая беда – нерегулируемые перекрестки. По непонятной причине их сделали… как бы это сказать – ненормальными. И ежу ясно: если с одного направления висит знак «Уступи дорогу», то с другого должен быть «Главная дорога». В главном же городе России «главным» знаком откровенно пренебрегают. Подъезжает водитель к такому перекрестку (с той стороны, где знак «Главная дорога» забыли повесить) и гадает: ехать вперед или пропускать помеху справа? Впрочем, теряются в такой ситуации чаще всего «чайники». Матерые «водилы» высматривают сквозь придорожную растительность «чужой» знак «Уступи дорогу», что висит на пересекаемом направлении, и пролетают перекресток без остановки.

Вспоминаю автошколу. Инструктор по вождению учил: «В Москве равнозначных перекрестков нет. Если ты не заметил знака «Уступи дорогу» на своей стороне, значит, он висит на другом направлении…» Вот до чего дошло – так учат!

А куда, собственно, делись знаки «Главная дорога»? Неужели в дефиците? ГОСТ 23457–86 предписывает: этот знак «должен применяться для обозначения дороги с преимущественным правом проезда нерегулируемых перекрестков».

Ну, а коли есть ГОСТ, значит, есть и повод обратиться в ГИБДД.

Снова пишем: «Просьба принять меры по установке знака «Главная дорога» на перекрестке Даева, Костянского и Ананьевского переулков. Отсутствие данного знака является нарушением ГОСТ 23457–86 и создает нервозную обстановку на данном участке дороги…». Подпись обычная – житель столицы такой-то.

Результат обнаружили через пару недель (вы тоже можете увидеть его на фото). И вслед за этим автор письма вынул из своего почтового ящика конверт с письмом от заместителя начальника отдела организации движения ГИБДД Москвы подполковника С. Кузнецова. Он сообщал: обращение рассмотрено, меры приняты.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Верите ли вы в то, что дорожные службы прислушиваются к жалобам водителей?

17% да
74% нет
9% не знаю

ГОСУДАРСТВО – ЭТО МЫ

У нас есть возможность хоть как-то влиять на дорожную ситуацию в городе, тем более что ГИБДД довольно быстро реагирует на письменные обращения автомобилистов.

Наш эксперимент не закончен – мы готовы продолжить его вместе с читателями (теми, кто захочет пойти по нашему пути). Если ваши попытки окажутся не столь успешными, мы готовы помочь – разместить ваше обращение на сайте ЗР в сети Интернет (по адресу www.zr.ru). Специально для этого мы открыли две фотогалереи под названием «Дорогу заплатам!» (о ямах) и «Кто здесь главный?» (касательно знаков). Тут будем помещать фотографии тех мест, где обнаружены большие ямы, где недостает нужных знаков или возникли иные подобные помехи для нормального движения. Одновременно мы обращаемся и к ГИБДД – полноценно использовать этот рычаг для сотрудничества с нами, чтобы совместно улучшать обстановку на наших многострадальных дорогах. ЗР





Знаки на перекрестке до и после обращения автора в ГИБДД. ГОСТ торжествует.



страсти по Ютте

100 МУЖЧИН И ОДНА ЖЕНЩИНА

ТЕКСТ / ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ

Едва родившись, XXI век, сделал женщинам подарок: в ралли-рейде «Париж–Дакар» в классе спортивных авто и джипов победила 38-летняя немка Ютта Кляйншмидт. И сразу ожил интерес к давней теме «Женщина за рулем». Особенно это было заметно в российском Интернете.

«Да просто у нее педаль газа заклинило, а она не знала, где находится педаль тормоза! – пошутил в традиционном мужском духе Сергей из Санкт-Петербурга (forum.dating.ru). – А если серьезно, то победитель – он и в Африке победитель. Он сделал это, за что его и следует поздравить. А женщина это или мужчина – неважно. Почему бы для разнообразия женщине не выиграть гонку?»

«Выиграла команда. Или у этой женщины механики и штурман из числа представительниц слабого пола?» – сурово вопрошает другой Сергей, московский. Чувствуется, что мужское самолюбие тезок несколько уязвлено…

В популярной телеконференции для водителей relcom.wheels мужчины терпимее. Здесь в связи с победой Ютты появилась мини-анкета «Что такое женщина за рулем?». Подавляющее большинство мужчин выбрало ответ: «Нормальный водитель. Все зависит от опыта». Приятно, что у антиженского варианта: «Обезьяна с гранатой» – не знаешь, чего от нее ждать», – по сути не нашлось сторонников.

Женщин, обсуждавших сенсационную победу, занимала не столько водительская квалификация Ютты, сколько ее личность.

Наталья из Саратова: «Мне ее жалко. Женские победы в области техники имеют, по-моему, горький привкус. Когда я сама чиню на кухне кран, мне очень печально, а приходится, и я побеждаю этот кран… Мне кажется, у женщины, побеждающей мужчин в песках, есть какая-то психологическая трещина, которую она, возможно, даже не чувствует. Мы все-таки созданы для иных побед».

«Она просто сильная личность. Рюшики вышивать – не по ней! – возражает Анна из Калининграда. – Я горжусь, что женщина выиграла в «крутом» ралли, где большинство участников и до финиша-то не доехали».

Вот такой диапазон страстей – от жалости до гордости…

– А ваша реакция на победу Ютты? – спросили мы завзятого водителя Аллу Сивашову-Богословскую.

– Прежде всего, жуткая зависть, что меня с ней не было!

– Не кажется ли вам случайным ее успех?

– В каждой случайности есть своя закономерность. Женщины вообще захватывают все более прочные позиции в «мужских» сферах – от политики до автоспорта. Это я могла бы только приветствовать, если бы многие не примыкали заодно к феминистскому движению, которого я терпеть не могу! Несколько моих подруг, очаровательных молодых дам, став феминистками, утратили женственность и обаяние, возненавидели домашнее хозяйство, перестали следить за собой. Надеюсь, меня сия чаша минует. Я родилась женщиной и хочу ей остаться.

А ВАШЕ МНЕНИЕ? ПИШИТЕ НАМ!

Адрес «Женского клуба»

103045, Москва, Селиверстов пер., дом. 10, редакция «За рулем», «Женский клуб»

E-mail: info@zr.rur

ТЕКСТ / ТАТЬЯНА ЮРАСОВА

«Дама за рулем предпочтительнее», – говорят англичане. «Женщина за рулем безопаснее», – утверждает Галина Гроховская, мастер спорта по авторалли и главный преподаватель питерской Школы высшего водительского мастерства. Она знает, о чем говорит. В 90-е годы Галина выступала в роли первого пилота в ралли «1000 озер» и других соревнованиях. Работая под руководством профессора Эрнеста Цыганкова на кафедре автоспорта Российской государственной академии физкультуры, создала методику подготовки женщин-водителей с учетом специфики «загадочной женской души» и успешно претворяет свои наработки в жизнь.

– В чем же особенность психологии женщины-водителя? Разве водитель – не бесполое существо?

– В отличие от мужчины, женщиной руководит «инстинкт сохранения второй жизни», как я его называю. Самой природой женщина запрограммирована сохранять не только свою жизнь – это и определяет ее стиль вождения. Представим себе, например, крутые закрытые повороты. Большинству мужчин свойственно проходить их с хода, экспромтом: лишь бы вписаться, а там будет видно, что и как. Женщины же обычно намного осторожнее.

– Не потому ли они слывут плохими водителями?

– Вовсе нет! Если женщина плохо ездит, то ее, скорее всего, плохо научили мужчины. Они просто не понимают, что ей нужно, чтобы ездить хорошо. Есть вещи, которые мужчины быстро схватывают, а нам, чтобы их осознать, нужно время. В своей методике я учла эту разницу восприятия. Опираюсь на личный опыт – у меня были хорошие инструкторы, но на обучение вождению они смотрели с сугубо мужской точки зрения.

– Итак, как научить женщину хорошо ездить?

– У женщины, как правило, хорошо развита зрительная память. Ей проще понять и запомнить какой-то прием, когда она не просто слышит, а видит, как его выполнять. Демонстрируя его, я говорю: «Если будешь делать вот так – будешь ездить ловко, красиво и всем нравиться». Красиво выглядеть – это важнейший стимул для любой женщины, который я всегда использую. Не устаю

красивые и уверенные

О ДУШЕВНОМ КОМФОРТЕ И СЛЕЗАХ



повторять своим ученицам: «Ты должна смотреться уверенно и достойно. Как сидишь за рулем, так к тебе на дороге и относятся. Вцепилась в руль, втянула голову – курам на смех!»

– Они не обижаются?

– На спокойное замечание – нет. Но повышать голос на женщину категорически нельзя – сразу возникает комплекс неполноценности. Она уже ничего не видит, ничего не слышит, ей хочется убежать... Душевный комфорт для нас куда важнее, чем для мужчин. Поэтому обучение должно строиться на положительных эмоциях: у нас всегда заканчивают занятия повторением того приема, который получается.

– А что самое трудное для женщины в управлении автомобилем?

– Езда задним ходом.

– Ваша методика предназначена преимущественно для начинающих?

– Нет, в нашей школе особенности женской психологии учитываются на всех ступенях – от начального обучения до контраварийной подготовки. Бывает, приходит девушка на курс повышения квалификации – есть и «права», и опыт вождения, а проблемы те же, что и у начинающих. Потому что с самого начала ее учили неверно. Типичная ошибка инструкторов вождения: «Я так делаю, значит, так и правильно». Но ведь твои приемы могут не сработать у ученика! Допустим, инструктор – человек осторожный, а ученик горяч... Разные характеры, разные темпераменты. Поэтому, я считаю, инструктор должен не лепить из ученика свое подобие, а закладывать базу, «скелет» правильного и безопасного вождения.

– А что представляет собой эта «база» для женщин?

– Базовый раздел обучения называется «Основы уверенности». В его преподавании мы исходим из особенности женской психологии – привязанности к определенному алгоритму действий. Женщина сама по себе очень технологична: если она освоила какой-то процесс, изучила его шаг за шагом, то сбоев у нее не будет. Например, если она хорошо варит щи, то как бы ее ни отвлекали телефон, ребенок и телевизор, щи все равно удадутся. Вождение автомобиля – тоже технологический процесс...

– Как же вы закладываете основы уверенности?

– Сначала наши ученицы проходят тренажерную подготовку, где осваивают рулевые хваты и учатся правильному рулению. Здесь они получают «чувство» передних колес и угла поворота. Потом переходят на площадку и маневрируют задним ходом.

– Значит, бывает, что уже прекрасно ездят назад, а вперед еще не умеют?

– Да, это следующий этап... Ну, а потом езда по городу и за городом, в дневное и ночное время.

– Кто преподает в вашей школе?

– Две женщины и трое мужчин. Наши преподаватели знают все о типичных женских трудностях и страхах при обучении вождению. Между прочим, при поступлении мы всегда спрашиваем женщину, не беременна ли она. Беременность – неподходящий период для обучения вождению, ведь женщина подсознательно чувствует опасность для будущего ребенка, и этот инстинкт блокирует все ее старания.

Мы учитываем и неизбежность так называемого регрессивного состояния: вроде бы все у нее получалось, а потом вдруг полный провал и ничего не выходит! Женщины даже плачут от отчаяния. Мы объясняем, что это закономерно – просто вождение не дано человеку природой, вот подсознание и бунтует... Нужно просто пережить этот этап. Любая женщина любого возраста может научиться хорошо водить.

– Значит, глубоко не правы те, кто считает, что руль и женщина несовместимы?

– При правильном обучении женщины ездят лучше многих мужчин. Иной «мастер» думает, что если он гонит как сумасшедший, значит, классно водит, а нарушил ПДД, так и вовсе герой... Наши выпускницы ездят уверенно и красиво, а главное – безопасно. И, по-моему, испытывают удовольствие от соблюдения Правил. Короче, нормальные водители европейского уровня. ЗР

СВОИМ ХОДОМ, НО КУДА? /МУЗЕЙНОЕ ДЕЛО

ТЯЖБА ВОКРУГ РАРИТЕТОВ

ТЕКСТ, ФОТО /ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

Помню, когда впервые пришел с отцом в автомобильный отдел Политехнического музея, залы казались мне огромными, а от машин дух захватывало. Совсем как новенький «Руссо-Балт», легендарная «Эмка», армейский ГАЗ-67Б в настоящем камуфляже...

Сегодня залы уже не кажутся мне большими. Напротив, очень тесными, особенно когда знаешь, что многое интересное не выставлено на обозрение из-за недостатка места и хранится в запасниках. Что же до экспонатов, то они по-прежнему волнуют – нигде в стране подобной (пусть и небольшой), доступной для всеобщего обозрения коллекции нет. Тем более, что большинство из них, несмотря на бедность музея, не только блестит хромом и медью, но и способно передвигаться собственным ходом (!). Правда, две «звезды» коллекции Политехнического – представительские автомобили ЗИС-110П и ЗИС-115 – в ближайшее время могут покинуть музей и уехать в неизвестном направлении...

ВЫ ЧЬЕ, СТАРИЧЬЕ?

Само рождение этих машин окутано легендами. Рассказывают, например, что в самый разгар войны Сталин вызвал директора ЗИСа И. Лихачева и приказал немедленно организовать на заводе имени себя производство новых автомобилей представительского класса. В качестве «образца для подражания» вождь предложил американский «Паккард». «Товарищ Сталин, мы можем сделать лучше!» – тут же отреагировал директор. «Не надо лучше, – сказал Иосиф Виссарионович. – Сделайте такой же!»

Для своего времени это были суперсовременные автомобили – ничего подобного наш автопром еще не ведал: независимая подвеска передних колес, цельнометаллический кузов, гидроэлектрические стеклоподъемники, кожаные сиденья, эффективная система отопления, скорость до 140 км/ч. Было выпущено около 2000 экземпляров таких машин, и они исправно возили разных вождей и «слуг народа» в течение десятков лет. Два из них – полноприводный ЗИС-110П и бронированный ЗИС-115, по слухам, изготовленные специально для товарища Сталина, в 1985 году ЗИЛ передал на год Политехническому музею (у завода тогда таких машин было семь). Потом договор был продлен на неопределенный срок...

Когда в 1996 году директор музея профессор Григорян получил письмо от технического директора завода Титова с просьбой снять с машин детали оборудования (катафоты задних фонарей, стеклоочистители, часы и т. д.), которые-де необходимы АМО «ЗИЛ» для подготовки к участию в автосалоне, он искренне изумился. «Как, а разве автомобили не часть музейного фонда?» Оказалось, по одним документам два ЗИСа уже давно числятся на балансе музея, а по другим – лишь находятся здесь на временном хранении, юридически вроде бы принадлежа ЗИЛу. Правда, тому еще, советскому ПО «ЗИЛ». Каждая из сторон считала себя правой. Для начала они обменялись «выстрелами из малого калибра», забросав письмами Министерство культуры и Государственную думу. Потом пришла очередь «тяжелых орудий» – ЗИЛ подал на Политехнический музей в суд.



КОМУ ОН НУЖЕН, ЭТОТ АНТИКВАРИАТ?

Судебное разбирательство, надо сказать, было недолгим: судья Л. Крайнова сразу установила, что музей с грубейшими нарушениями законодательства и без согласия владельца – ЗИЛа включил автомобили в государственную часть музейного фонда. Соответственно, ущемлены права собственника. Была отклонена и апелляция Политехнического музея.

Итак, раритеты должны быть возвращены законному владельцу – АМО «ЗИЛ». Директор Политехнического музея Гурген Григорян, хоть и не спорит с решением суда, но считает, что завод все затеял ради того, чтобы забрать автомобили и... продать их. Ведь еще несколько лет назад на территории ЗИЛа было семь ЗИСов. Куда они делись? Сегодня «спорный» ЗИС-110П, по слухам, единственный сохранившийся в мире экземпляр, а «сто пятнадцатых» в России осталось всего два... Чему удивляться: у автомобильных коллекционеров стоимость подобных раритетов начинается со 100 тысяч. Долларов, естественно.

Главное, чего добились руководители музея, – в решении суда записано, что автомобили возвращаются заводу, оставаясь при этом частью музейного фонда. Иными словами, продать их или просто вывезти за рубеж без разрешения государства нельзя. Более того, завод обязан выставить их для обозрения в своем музее... Не будем гадать, в самом ли деле ЗИЛ только хотел вернуть принадлежащую ему старинную технику или действительно вынашивал планы продажи лимузинов в какую-нибудь частную коллекцию. В таком случае, конечно, решение суда значительно осложнило им жизнь, хотя, наверное, можно придумать, как обойти закон. Тем более, когда раритеты окажутся на заводской территории: два ЗИСа почему-то числятся не в основных фондах завода, а проходят по ведомости... «материалы», где-то между амортизаторами и болванками чугунными. А это уже навевает нехорошие мысли... ЗР

ЕЖЕДНЕВНО И ЕЖЕЧАСНО ИНФОРМАЦИОННЫЕ АГЕНТСТВА, СМИ, ИНТЕРНЕТ ПРИНОСЯТ СО ВСЕГО СВЕТА ИНФОРМАЦИЮ О ТОМ, ЧТО СЛУЧИЛОСЬ В МИРЕ АВТО

/ЗАРУБЕЖНАЯ МОЗАИКА

НАШ ВЕС СКОРО СРАВНЯЕТСЯ!



Президент компании «Форд» Жак Нассер с видимым удовольствием демонстрирует публике полностью алюминиевую пространственную раму будущего седана. Она весит всего 136 кг и вдвое легче традиционной стальной. ФОТО / FORD



НАРОД И АРМИЯ – ЕДИНЫ!

Притом не только у нас. Например, в Англии эвакуация жителей городов и сел во время наводнений стала для солдат 214-й и 211-й батарей 104-го артполка самым обычным делом. На снимках – «рабочий момент» – армейский грузовик ДАФ вызволяет из водного плена детей в городке Холли-Грин. ФОТО / BRITISH ARMY

Производителей автомобилей все больше захватывает страсть к созданию своих музеев. «Ауди» не стала исключением – она открыла аж две экспозиции – в Ингольштадте и Цвиккау. Обе – в новых зданиях. Памятуя о том, что часть слова «mobile» означает «подвижный», устроители музея заставили свои экспонаты непрерывно двигаться на своеобразных лифтах.
ФОТО / AUDI



А ВМЕСТО КРЫЛЬЕВ – ЗАПЧАСТИ

«Желтые ангелы» – так прозвали службу скорой техпомощи германского клуба АДАЦ – готовы «прилететь» к месту поломки по первому зову. Не на крыльях, на желтом автомобильчике, в котором чего только нет для оживления вашего четырехколесного друга. ФОТО / ADAC





«ПОЦЕЛУЕМОБИЛЬ» – ДВИГАТЕЛЬ ТОРГОВЛИ

«Поцелуи от Херши» – известный на Западе сорт шоколадных конфет. Их производители воспользовались случаем, чтобы лишний раз напомнить о себе. В день святого Валентина, когда сам Бог велел целоваться, по дорогам США и Канады без устали колесил этот «поцелуемобиль», призывая всем своим видом покупать конфеты со столь подходящим к этому событию названием. ФОТО / NEWSCOM

НИКИТА БОГОСЛОВСКИЙ: 50 ЛЕТ БЕЗ «ПРАВ»...

ТЕКСТ / ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ

Говорят, мужчине столько лет, сколько женщине, с которой он живет. Значит, Никите Богословскому не больше сорока семи.

– Он удивительно молод душой, – говорит Алла Сивашова-Богословская, жена и композитор. – Думаю, секрет в его оптимизме и уникальном чувстве юмора.

Богословский – признанный мастер розыгрышей, порой довольно жестоких. Однажды к нему приехали иностранные гости, с которыми во что бы то ни стало хотел пообщаться наш известный поэт, человек настырный. «Но учти: они нудисты, – предупредил Никита Владимирович, – так что тебе тоже придется быть нагишом». В назначенный час он открыл поэту дверь, будучи в костюме Адама, и провел его в ванную, где уже висело разное заграничное белье. Когда нагой поэт с бутылкой шампанского появился в гостиной, все, включая Богословского, чинно сидели в вечерних костюмах. «Знакомьтесь – мой друг, большой оригинал», – представил вошедшего хозяин... Эту историю рассказала мне Алла.



– А правда ли, Никита Владимирович, что в основу фильма «Ирония судьбы» лег один из ваших розыгрышей?

– Неправда. Это не мой. Я лишь присутствовал при том, как Валентин Катаев отправлял пьяного и почему-то босого Юрия Олешу самолетом Москва–Киев (дело было до войны, летом). Самое интересное: когда Олеша пришел в чувство, он догадался о розыгрыше, но решил, что Катаев просто заменил вывески вокруг на украинские...

Что в своем творчестве вы считаете наиболее удачным?

– Из оперет – «11 неизвестных», про футболистов, она долго шла после войны по всей стране. Из симфоний моя любимая Пятая, с подзаголовком «Театральная». А из песен – романс Рощина из фильма «Разные судьбы».

– «Почему ж ты мне не встретилась, милая, нежная?..» Хорошая песня, но народ, я думаю, проголосовал бы за «Темную ночь». Как она возникла?

– Трудно поверить, но – экспромтом. В 1942-м меня на три месяца отпустили с Карельского фронта на Ташкентскую киностудию писать музыку к фильмам «Пархоменко» и «Два бойца». Однажды поздно вечером пришел ко мне режиссер Луков: «Слушай, не получается у меня в «Двух бойцах» сцена в землянке без песни!» И так ярко изобразил эту сцену, что я сел за рояль и сразу сыграл мелодию от начала до конца. Тут же вызвали Владимира Агатова – он сочинял не песни, а эстрадные куплеты, но другого в Ташкенте не было никого. И снова чудо: он в один присест написал почти без поправок стихи на эту музыку. А утром Марк Бернес уже снимался в сцене землянки под «Темную ночь»...

– В архиве секретариата Молотова я видел его резолюцию о продаже вам трофейного автомобиля. Приложенный список ваших заслуг открывала «Темная ночь»...

– Да, в сорок пятом я писал Молотову, причем дважды. Мне отказали, я в тот же день написал снова – и получил разрешение. Видно, второе письмо попало к другому референту... Я купил тогда «Штейер» – маленький, пузатенький – точно такой, как был у меня до войны. На том, предвоенном, я выехал в первый и последний раз 20 июня 1941 года. Управлял им по наитию, не имея навыков вождения (как, впрочем, и «прав»). Кончилось тем, что наехал на чугунную тумбу. После этого я всю жизнь ездил очень аккуратно, без нарушений.

– И много у вас было машин?

– Ой, много! После «штейеров» – «Опель-Олимпия». Потом «Мерседес». Забавно: лишь на второй год я случайно узнал, что у него есть четвертая передача... В конце 50-х купил ЗИМ, который по тем временам был очень хорош. Это вранье, что он плохо тормозил, – я ездил на нем по таким кавказским серпантинам! Была у меня и «Чайка». А потом пошли «волги», начиная с «21-й». Как вы знаете, купить новый автомобиль в СССР было очень

Никита Владимирович Богословский родился в 1913 году в Санкт-Петербурге в семье морского офицера. Музыку начал писать в восемь лет. Окончил Ленинградскую консерваторию. Автор 8 симфоний, 17 музыкальных комедий, музыки к 58 художественным фильмам («Два бойца», «Александр Пархоменко», «Пятнадцатилетний капитан», «Остров сокровищ», «Разные судьбы» и др.) и к 49 мультфильмам. Написал около 200 песен, среди которых – «Темная ночь», «Шаланды», «Старый извозчик», «Любимый город», «Спят курганы темные». Народный артист СССР.

трудно, а «Волгу» тем более. Но у меня есть звание «Почетный шахтер», и я имел право раз в три года без очереди покупать машину из фонда их министерства.

– Звание получили за песню «Спят курганы темные»?

– Не только. За «Давно не бывал я в Донбассе», за выступления перед шахтерами...

– Вам приходилось разыгрывать гаишников?

– Никогда. Я избегал контактов с ними, потому что никогда не имел «прав».

– С таким-то водительским стажем?! И они вас не останавливали?

– Нет. Я же сказал, что ездил без нарушений. И потом, я далеко не всегда сидел в кресле водителя – после войны у меня много лет был Кузьмич, личный шофер, потом еще двое. А в последние годы меня, куда надо, отвозит Алла, моя жена. Она – тьфу-тьфу! – первоклассно водит и никому не доверяет нашу «Волгу».

– Когда вы последний раз управляли автомобилем?

– В 99-м под Парижем – мой приятель устал и попросил сменить его за рулем «Мерседеса».

– Как вам удается, Никита Владимирович, поддерживать великолепную форму?

– Это я не знаю. Может, дело в генах? Ну, в общем, такой получился (смеется).

/ОТВЕТЫ ГИБДД



НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ ОТВЕЧАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД МВД РФ, НАЧАЛЬНИК НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА ГИБДД МВД РОССИИ АЛЕКСАНДР ЯКИМОВ

Могу ли я выписать доверенность на управление временно ввезенным на территорию России автомобилем?

Статьей 29 Таможенного кодекса Российской Федерации и Временными правилами регистрации и учета таможенными органами транспортных средств, зарегистрированных в других странах и временно находящихся на территории Российской Федерации сроком до 6 месяцев (утверждены приказом ГТК России от 2 марта 1995 г. № 137, зарегистрированы в Минюсте России 18 апреля 1995 г. № 836), установлено, что в связи с характером ввоза и предоставленными льготами по уплате таможенных платежей передача во владение или пользование другим лицам временно ввезенных транспортных средств без разрешения таможенного органа запрещена.

В каких случаях инспектор ДПС может потребовать от водителя выйти из машины?

В соответствии с пунктом 18.4 Наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (утверждено приказом МВД России от 20 апреля 1999 г. № 297, зарегистрировано в Минюсте России 30 апреля 1999 г. № 1771) сотрудники ДПС могут предложить водителям выйти из кабины (салона) транспортного средства в следующих случаях:

для устранения технической неисправности транспортного средства или нарушений правил перевозки грузов;

когда имеются достаточные основания полагать, что водитель находится в состоянии опьянения;

для проведения (в присутствии водителя) сверки номеров агрегатов и узлов транспортного средства с записями в регистрационных документах;

для проведения досмотра транспортного средства и груза;

когда водитель или пассажиры подозреваются в совершении преступлений;

в иных случаях, когда требуется участие водителей в оформлении необходимых документов либо оказании помощи другим участникам дорожного движения.

Существуют ли какие-нибудь требования при проверке автомобиля на содержание CO/CH во время прохождения ТО (прогрев двигателя, температура воздуха в помещении и т. д.)?

Содержание вредных веществ в отработавших газах должно измеряться в соответствии с ГОСТ 17.2.2.03–87 «Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерений содержания окиси углерода и углеводов в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями. Требования безопасности». Указанный стандарт содержит, в частности, требования к температуре охлаждающей жидкости двигателя, средствам измерения и т. д.

При прохождении технического осмотра нового автомобиля УАЗ инспектор отказал в выдаче талона, мотивируя это тем, что задние брызговики (установлены на заводе) слишком маленькие. По его словам, нижняя кромка брызговика должна находиться не более чем в 10 см от поверхности земли. Прав ли инспектор?

В соответствии с пунктом 7.5 Приложения к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденным постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, запрещается эксплуатация транспортных средств, у которых отсутствуют предусмотренные конструкцией грязезащитные фартуки и брызговики. Так что сотрудник ГИБДД, отказавший в прохождении государственного технического осмотра транспортного средства по указанной вами причине, в данном случае не прав.

Хочу самостоятельно установить на автомобиль ВАЗ-2109 передние вентилируемые дисковые тормоза. Будут ли в этом случае у меня проблемы с прохождением техосмотра?

Да, будут. Установка тормозных дисков иной конструкции, чем предусмотрено предприятиями-изготовителями, является изменением конструкции (переоборудованием). Согласно пункту 11 упомянутых в предыдущем ответе Основных положений, запрещается эксплуатация транспортных средств, переоборудованных без соответствующего разрешения. Кроме того, пункт 7.14 Приложения к Основным положениям запрещает устанавливать дополнительные элементы тормозных систем без согласования с предприятием-изготовителем или иной уполномоченной на то организацией.

Я оформил временный ввоз зарегистрированного в Грузии автомобиля сроком на шесть месяцев. Незадолго до отъезда произошла серьезная поломка, в результате чего я не смог покинуть территорию России в положенный срок. Как быть?

Вопрос этот относится к компетенции таможенных органов Российской Федерации, куда вам и надо обратиться. При этом следует иметь в виду, что в соответствии со ст. 73 Таможенного кодекса Российской Федерации в день истечения установленных сроков временно ввезенные товары должны быть заявлены к иному таможенному режиму либо помещены на таможенные склады временного хранения. За нарушение этих правил Кодексом предусмотрена соответствующая ответственность.

ПОПРАВКА

В ответе на пятый вопрос рубрики «Ответы ГИБДД» в ЗР, 2000, № 10 допущена неточность. При изменении места жительства в пределах территории, обслуживаемой тем же подразделением ГИБДД, необходимо заменить свидетельство о регистрации транспортного средства и внести в него данные о новом месте жительства. Замены регистрационных знаков в этом случае не требуется.

/ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

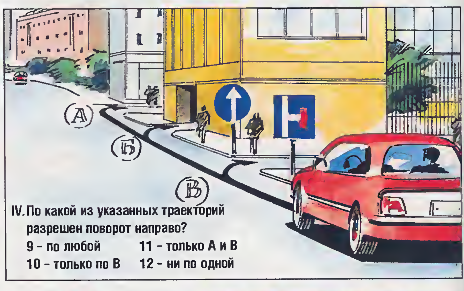


I. Кто из водителей остановившихся автомобилей нарушил Правила?
1 – водитель красного легкового автомобиля
2 – водители синего и красного автомобилей
3 – все водители
4 – ни один

II. Какой из автомобилей должен уступить дорогу?
5 – зеленый автомобиль
6 – красный автомобиль



III. Вправе ли водитель легкового автомобиля обогнать колонну тракторов, движущихся со скоростью менее 30 км/ч?
7 – да
8 – нет



IV. По какой из указанных траекторий разрешен поворот направо?
9 – по любой
10 – только по В
11 – только А и В
12 – ни по одной

V. Должен ли водитель самосвала уступить дорогу легковому автомобилю, производящему объезд по встречной полосе?
13 – да
14 – да, если увидел приближение автомобиля заранее
15 – нет



VI. Кто из водителей нарушает Правила, выезжая на перекресток с круговым движением?
16 – оба
17 – водитель грузового автомобиля
18 – водитель легкового автомобиля
19 – ни один



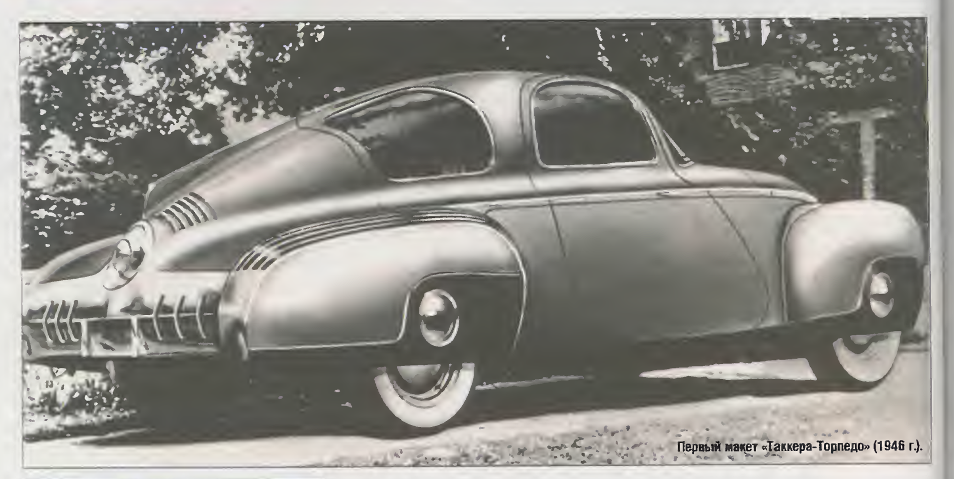
VII. Может ли велосипедист выполнить поворот налево?
20 – да
21 – да, но только с трамвайных путей попутного направления
22 – нет



VIII. В какой последовательности проедут перекресток транспортные средства?
23 – автобус одновременно с синим автомобилем, красный автомобиль одновременно с грузовым
24 – автобус, красный автомобиль, синий автомобиль, грузовой автомобиль
25 – красный автомобиль, синий автомобиль одновременно с автобусом, грузовой автомобиль

ИЛЛЮСТРАЦИИ / СТАНИСЛАВ ИЛЬИНСКИЙ

ОТВЕТЫ НА С. 249



Первый макет «Таккера-Торпедо» (1946 г.).

/БЫЛОЕ

УТОПИИ ПРЕСТОНА ТАККЕРА

ЭТА ФИРМА, ВЫПУСТИВ ОКОЛО ПОЛУСОТНИ АВТОМОБИЛЕЙ, ВОШЛА В ИСТОРИЮ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

Пятидесятипятилетие «Таккер корпорейшн» отмечали с размахом. В штаб-квартире компании в Чикаго закатили грандиозный банкет. ТВ, радио, газеты наперебой сообщали об этом событии. С глянцевых портретов в роскошном фолианте, изданном к этой дате, широко улыбался главный виновник торжества – основатель компании Престон Томас Таккер. Многие еще помнили, как в 1947-м он представил первый «Таккер-Торпедо», как под овацию публики его двадцатилетняя дочь Мэрилин открывала шампанское... Престон, который любил и умел устраивать пышные презентации, сегодня был бы доволен.

Примерно так могли бы выглядеть юбилейные торжества 2001-го, если бы история «Таккер корпорейшн» не закончилась крахом через два года после рождения компании.

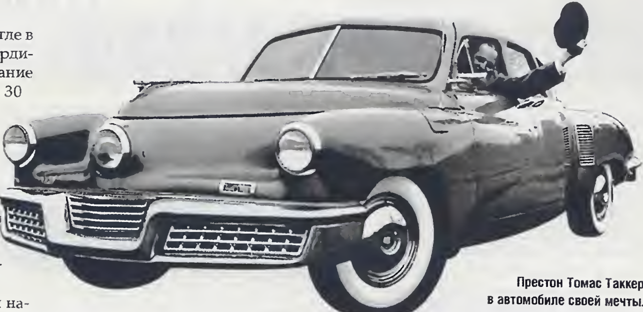
Год 1946-й был благодатным для американских производителей. За время войны страна истосковалась по новым машинам. С оживших конвейеров сходили легковые автомобили так называемого 1942-го модельного года, а по сути – машины 1941-го с упрощенной отделкой.

Компания «Таккер корпорейшн» появилась как нельзя кстати. Ее основатель пообещал совсем скоро удивить невиданным доселе автомобилем. Перед войной он, получив выгодные правительственные заказы, занялся производством вооружения, чуть позже отхватил солидный пай в фирме, выпускавшей бронекатера. А в 1945-м решил вернуться к автомобилям.



Серийный автомобиль со 160-сильным мотором достигал 193 км/ч.

Купить бывший завод «Долж», где в годы войны производили бомбардировщики, и начать проектирование модели «Торпедо» позволили 30 миллионов долларов – выручка за проданные акции плюс кредиты правительства. Таккер умел убеждать кредиторов. Сорокатрехлетний бизнесмен умудрился стать заметной фигурой в автомобильном мире США, хотя до войны ни одно из его начинаний не принесло ни славы, ни барышей.



Престон Томас Таккер в автомобиле своей мечты.

Путь в большой бизнес Престон начал разносчиком писем в офисе «Кадиллака». Десять лет прослужил в полиции. Потом торговал «студебекерами», роскошными «пирс-эрроу» и народными «доджами», а еще пытался наладить выпуск гоночных машин. В 1935-м сумел заручиться доверием самого Генри Форда, пообещав за четыре месяца создать десять автомобилей, способных безоговорочно побеждать на гоночных трассах. Таккер привлек к проекту знаменитого в ту пору Гарри Миллера – создателя легендарных спортивных машин.

Дебют в Индианаполисе окончился, однако, полным фиаско – шесть наскоро испеченных автомобилей не прошли квалификацию, а четыре сошли с дистанции. Миллер тяжело переживал позорное поражение, раскаиваясь в том, что ввязался в авантюру, но Таккера неудача не смутила.

Общение с конструктором-новатором не прошло для него даром. Молодые инженеры, нанятые амбициозным менеджером, с жаром взялись за разработку фантастического автомобиля. Двигатель – шестицилиндровый 150-сильный оппозитник с непосредственным впрыском (!) и системой гидропривода клапанов, позволявшей обойтись без привычного распредвала, решили разместить в «корме» (в перспективе хотели даже оснастить машину газотурбинным мотором «Капрони»). Вместо коробки передач на концах коленвала планировали установить гидротрансформаторы, которые приводили бы непосредственно ведущие колеса. Водителя решили посадить посредине, для заднего обзора поставить перископ, а зеркало оставить для… считывания показаний приборов, размещенных сзади, поближе к мотору. Мало того, молодые инженеры мудрили и над проецированием показаний на ветровое стекло!

Весьма сомнительно, чтобы чудо-машина, рожденная в мечтах Таккера, стала хотя бы работоспособной, не говоря о большем. Скажем, решив отказаться от коробки передач, конструкторы забыли о… заднем ходе. Для него требовалось спроектировать отдельное устройство. Тем не менее автомобиль постепенно обретал более-менее реальные очертания. Вертолетный оппозитник «Франклин» (на доводку своего мотора уже не было времени), четырехступенчатый «автомат», экипаж и приборы на привычных местах. А вот кузов был действительно необычен. Бывший стилист концерна «Оберн-Корд-Дюзенберг» Алекс Тремулус опередил художников Большой тройки, пришедших к аэрокосмическому дизайну спустя пять–семь лет. Прототип «кроили» сразу в металле из довоенного «Олдсмобила». Но «Торпедо» не имел с почтенным «олдсом» ничего общего. Таккер предлагал установить в машину ремни безопасности! Маркетологи насилу отговорили его от этой затеи. Они полагали, что именно из-за ремней покупатели посчитают автомобиль небезопасным.

Для вновь испеченной компании придумали помпезный, в средневековом стиле герб. Им, в частности, украшали крышку средней фары – законодательство некоторых штатов запрещало «трехглазое» освещение. После пышной презентации, где были обнародованы планы выпускать 300 тысяч автомобилей в год, в «Таккер корпорейшн» посыпались заказы. Казалось, слава и богатство – совсем рядом… Вместо этого Таккеру пришлось защищаться в суде.

Многие, в том числе знаменитый режиссер Фрэнсис Форд Коппола, снявший о судьбе Таккера фильм, до сих пор считают, что процесс инспирировали руководители автомобильных концернов, всерьез опасавшиеся напористого конкурента. Ходили слухи, что именно «киты» сорвали Таккеру покупку сталелитейного завода и «подогрели» акционеров и правительство, как сказали бы сейчас, хорошо подготовленной пи-ар кампанией к возбуждению судебного дела.

Процесс длился четыре месяца. Таккеру приписывали сокрытие финансовых документов, растрату. Вспомнив «Олдсмобил», из которого сделали прототип «Торпедо», обвинители утверждали, что покупателям навязывали старую машину, выдавая за новую. Таккера полностью оправдали, но поднять компанию уже не удалось. Выпустив около 50 автомобилей, она закрылась 9 июля 1948 года.

Престон Томас не опустил руки и не потерял способности заражать своими смелыми идеями. В 1951-м он, заручившись поддержкой правительства Бразилии и известного дизайнера, русского эмигранта Алекса (Алексея) Сахновского, пытался наладить производство легких спортивных родстеров. Но на этот раз не хватило денег. Таккер вернулся в Штаты, и в 1956-м скончался от рака легких.

«Таккер корпорейшн» никогда не отметит свой юбилей. Тем не менее основатель компании все-таки прославился. Его имя живет и в нескольких автомобилях, ставших раритетами, едва только они сошли с конвейера. Престон Таккер, правда, мечтал не об этом… ЗР

/КАЛЕНДАРЬ СОБЫТИЙ

МНОГО ЛЕТ НАЗАД...

ТЕКСТ / ЛЕВ ШУГУРОВ

135 лет. 21.04.1866 немецкий инженер Николаус Отто получил патент на четырехтактный двигатель внутреннего сгорания.

130 лет. 21.04.1871 в Бранденбурге начал работать завод «Бреннабор». Он выпускал велосипеды, мотоциклы, а с 1908 по 1933 год автомобили, в их числе довольно известный в конце 20-х – начале 30-х «Ювель». Впоследствии в ГДР это предприятие делало коробки передач.

125 лет. 26.04.1876 родился Никола Ромео, основатель фирмы «Альфа-Ромео». Скончался в 1938 г.

100 лет. 30.04.1901 русский инженер Борис Григорьевич Луцкой демонстрировал Николаю II грузовик своей конструкции, построенный фирмой ММБ в Берлине.

90 лет. 23.04.1911 американец Боб Бурман на машине «Бенц» с 200-сильным мотором установил во Флориде на дистанции 1 миля с хода новый мировой рекорд скорости – 228,1 км/ч.

75 лет. 2.04.1926 родился австралиец Джек Брэбхэм, трехкратный чемпион мира в формуле 1. В 1959 и 1960 гг. он выиграл на «Купер Клаймакс», в 1966 г. – на «Брэбхэм-Репко».

70 лет. 4.04.1931 стартовал «Желтый рейд» полугусеничных автомобилей «Ситроен-Кегресс» моделей АС-4F и АС-6F по Центральной и Юго-Восточной Азии.

65 лет. 11.04.1936 начат серийный выпуск первых легковых автомобилей марки «Тойота» модели АА.

29.04.1936 И. В. Сталин и члены правительства осматривали два первых автомобиля ЗИС-101. До июня 1941 г. выпустили 8752 лимузинов и их модификаций.

45 лет. 26.04.1956 начат выпуск «Москвича-402». Конструкцию автомобиля целиком разработали на ЗМА. Машину производили до июня 1958 г.

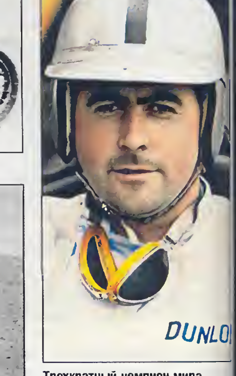
35 лет. 4.04.1966 на Ярославском моторном заводе (ЯМЗ) собран первый опытный автомобильный газотурбинный двигатель мощностью 800 л. с.



Бурман устанавливает рекорд скорости на «Бенце». 1911 г.



«Ситроены-Кегресс» на трассе «Желтого рейда». 1931 г.



Трехкратный чемпион мира в формуле 1 Джек Брэбхэм.



Первая серийная «Тойота-АА». 1936 г.



Сталин и члены правительства осматривают ЗИС-101. 1936 г.



Опытный образец «Москвича-402». Начало 1956 г.

ШЕСТЬ ВОПРОСОВ –

Все чаще российские автомобилисты пересекают границы Европы и отважно колесят по городам и весям. Десять автомобильных журналистов из разных стран ответили на шесть вопросов своих немецких коллег. Наш журнал читают не только в России, поэтому нам показалось полезным добавить еще одну страну и предоставить на ваш суд «Полезные советы путешественнику».

Страна |1| Чего следует особенно избегать в вашей стране? |2| Какие особенности национального стиля вождения надо учитывать? |3| Где самый дешевый бензин? |4| Чего нельзя забывать перед въездом в вашу страну? |5| Где и как скорее всего могут обсчитать или вынудить раскошелиться? |6| Что делать в случае ДТП?

Англия |1| Не «висите на хвосте», не сигнальте, не занимайте правый ряд. |2| Берегитесь белых фургонов: вечно спешащие «профи» не признают правил! |3| Вне автострад. |4| То, что мы ездим по левой стороне. |5| Полиция обожает блокировать и эвакуировать неправильно припаркованные зарубежные авто. |6| Вызвать полицию по тел. 999. Если есть второй участник ДТП, записать номера авто и страховки.

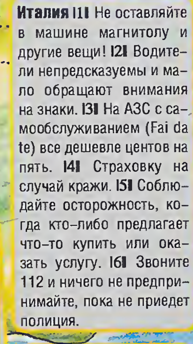
Чехия |1| Не превышайте скорость. |2| Любим обращать внимание на каждую ошибку гудком или фарами. |3| В маленьких населенных пунктах подальше от границ с Германией и Австрией. |4| Страховку и виньетку на проезд по автострадам. |5| В такси. |6| Вызвать полицию по тел. 158, службу спасения по тел. 155 или техпомощь по тел. 0124, 0123.



Нидерланды |1| Не «бибикайте», не обгоняйте справа, не «садитесь на хвост». |2| Масса радаров на дорогах: возможно внезапное торможение перед ними. |3| Вне автострад на колонках белого цвета. |5| Когда на вопрос «как проехать?» отвечают «все время прямо» – не верьте! Зря потратитесь на бензин. |6| Вызвать полицию по тел. 112, по возможности сделать фото, заполнить международный бланк о причиненном ущербе.

Португалия |1| Не оставляйте в машине что-то ценное – могут и стекло разбить. |2| Неуважение к другим водителям, любят «поддать газу», но осмотрительны. |3| Нигде. |4| То, что вы едете в южную страну со слабой дорожной дисциплиной. |6| Вызвать службу спасения по тел. 112 или по экстренной связи на автострадах.

Италия |1| Не оставляйте в машине магнитолу и другие вещи! |2| Водители непредсказуемы и мало обращают внимания на знаки. |3| На АЗС с самообслуживанием (Fai da te) все дешевле центов на пять. |4| Страховку на случай кражи. |5| Соблюдайте осторожность, когда кто-либо предлагает что-то купить или оказать услугу. |6| Звоните 112 и ничего не предпринимайте, пока не приедет полиция.



Франция |1| Не превышайте скорость и не «садитесь на хвост». Тормозите плавно. |2| У нас любят медленно ехать по среднему и левому рядам, обгонять справа. |3| На АЗС при супермаркетах. |4| Удостоверение, бумаги на автомобиль, французскую валюту. |5| При расчете за наличные. Проверяйте немедленно все счета и сдачу. |6| Полицию вызывайте только, когда есть раненые. На автострадах через каждые 2 км стоят телефоны экстренного вызова.

РИСУНОК / НИКОЛАЙ РАЧКОВ



66 ОТВЕТОВ /В ЧУЖОМ МОНАСТЫРЕ

Австрия |1| Не занимайте левый ряд при свободных правых. Не подавайте сигналов фарами и поднятым средним пальцем. |2| По левому ряду зачастую едут медленнее, чем по среднему или правому, днем часто включены противотуманки. |3| На АЗС по дисконтным карточкам. |4| Документы, виньетку на проезд по автострадам. |5| В турцентрах, если не соблюдать ограничения на скорость и парковку (штрафы чувствительны). |6| При наличии раненых вызвать полицию, заполнить европейский бланк, сообщить номер своей страховки.

Польша |1| Не обгоняйте по «третьему ряду» на двухполосных дорогах. Не забывайте запирать автомобиль; сторонитесь неохраняемых стоянок. |2| Водители несколько агрессивны за рулем. За городом любят кататься в темноте велосипедисты. |3| Вне больших городов и на автоматических АЗС. |4| Документы, наличные, страховку. |5| При обмене денег вне банков или специализированных пунктов. |6| Вызвать полицию.

Россия |1| Не стоит отправляться в путешествие на ночь глядя; старайтесь всегда оставлять машину под охраной. |2| Непредсказуемость. Даже в левом ряду автострады вы можете повстречаться с трактором. |3| Там, где он сильнее разбавлен. |4| Что это – Россия… |5| Везде, но в первую очередь – на различных постах при въезде в города. |6| Обязательно вызывать сотрудников ГИБДД. На трассах не рассчитывайте на телефон! Можно передать весточку на пост ДПС с попутным водителем.

Хорватия |1| В населенных пунктах не превышайте скорость; соблюдайте правила обгона. |2| Водители несколько заносчивы, но вежливы. |3| На АЗС фирмы INA. |4| Пешие прогулки вне улиц еще могут быть опасны: не пропустите табличку "MINE". |5| На АЗС и в придорожных кафе. |6| Обязательно и немедленно вызвать полицию по тел. 112.

Греция |1| Никогда не останавливайтесь «под знаком», иначе могут снять «номера» на много дней. |2| Многие продолжают ехать на загоревшийся «красный», поэтому не трогайтесь на "зеленый" сразу. А еще мы любим рискованные обгоны. |3| На АЗС фирм ELDA и EKO. В провинции и на островах – всегда дороже. |4| Полную страховку, включающую гражданскую ответственность. |5| В кафе и ресторанах; проверяйте счета! |6| Вызвать полицию по тел. 100. Существуют бланки для «полюбовного урегулирования»: при отсутствии споров инцидент исчерпывается.

НАЧАЛО – ЗА «КРАСНЫМИ»

ВЫИГРАВ ГРАН-ПРИ АВСТРАЛИИ, МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР СДЕЛАЛ ЗАЯВКУ НА ЧЕТВЕРТЫЙ ЧЕМПИОНСКИЙ ТИТУЛ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ
ФОТО / ФОТОБАНК/ALLSPORT

Еще зимой, задолго до старта 52-го чемпионата мира, 11 его команд-участниц можно было довольно четко разделить на три группы – в зависимости от их бюджетов и моторов, класса пилотов и конструкторов. Супервозможности «Феррари» и «Мак-Ларена» не вызывали никаких сомнений, что и выводило их в главные претенденты на чемпионский титул.

Просто невозможно представить, что в их борьбу вмешается кто-то третий. Это признают даже в других командах. Бывший напарник Михаэля Шумахера по «Феррари», а ныне пилот «Ягуара» Эдди Ирвайн открыто заявил: «Сегодня они сильнее всех. Теоретически, на каждой гонке первые четыре места заведомо принадлежат пилотам «Феррари» и «Мак-Ларена». Все остальные могут лишь рассчитывать на некую случайность, которая помешает им отличиться. Вопрос лишь в том, как часто случай будет вмешиваться в развитие событий».

Случайности тоже закономерны: во вторую группу попали «конюшни», как полагают, способные в ходе сезона выиграть одну-две гонки: «Вильямс», BAR, «Бенеттон» и «Джордан». Именно от них и ожидают красивых неожиданностей в поднадоевшей за три года главной интриге – дуэли между Михаэлем Шумахером и Микой Хаккиненом. Один из главных козырей этих команд



Новое оружие команды «Феррари» – автомобиль F2001.

– эксклюзивные двигатели, созданные спортивными отделениями крупнейших мировых автопроизводителей.

В «Вильямсе» небезосновательно ожидают, что новый БМВ станет мощнее и надежнее прошлогоднего. В «Бенеттоне» верят в «Рено». Мотор RS21 французская фирма объявила революционным, и хотя поначалу он наверняка доставит немало неприятностей, где-то в середине сезона можно ожидать заметного подъема в команде, во главе которой после нескольких лет упадка встал тот, кто приводил ее к победам в середине 90-х – Флавио Бриаторе.

«Джордан» и BAR в этом сезоне обслуживает «Хонда», чьи моторы в свое время везли к титулам великих Сенну и Проста. Правда, японская компания не скрывает, что ей не больно-то выгодно работать сразу на две команды. Скорее всего, по итогам этого года «Хонда» сделает выбор и в следующем продлит контракт только с одной из них. В таких условиях «Джордан» и BAR – соперники не на жизнь, а на смерть. Утра-



Тренировки «на всем, что движется» помогли Михаэлю Шумахеру поддерживать великолепную форму.



Похоже, Питер Заубер не прогадал, сделав ставку на перспективную молодежь – Кими Райкконена (справа) и Ника Хайдфельда.

ГРАН-ПРИ АВСТРАЛИИ

4 МАРТА. МЕЛЬБУРН

(58 КРУГОВ ПО 5303 М)

1. **М. ШУМАХЕР** (Германия, «Феррари») – 1:38.26,533; 2. **Д. КУЛТАРД** (Великобритания, «Мак-Ларен–Мерседес») – 1,717; 3. **Р. БАРРИКЕЛЛО** (Бразилия, «Феррари») – 33,491;
4. **Н. ХАЙДФЕЛЬД** (Германия, «Заубер–Петронас») – 1.11,479; 5. **Х.-Х. ФРЕНТЦЕН** (Германия, «Джордан–Хонда») – 1.12,807;
6. **К. РАЙККОНЕН** (Финляндия, «Заубер–Петронас») – 1.24,143.



Новый «Джордан», созданный, по сути, тремя (!) разными шеф-конструкторами, очень понравился пилотам команды.

та надежного поставщика мотора – это катастрофа для любой команды: достаточно вспомнить недавние примеры – «Вильямс», «Бенеттон», «Мак-Ларен».

Пятым в группе возможных возмутителей спокойствия называли «Ягуар» – фирменную команду «Форда» (официальное название двигателя «Косворт» никого не обманывает), но она так бледно выступила в прошлом году, что в скорый ее подъем никто пока не верит. Зимой команда пережила радикальную «чистку кадров»: ее новому шефу Бобби Рейхалу и «сильному» техническому директору Стиву Николзу (экс – «Мак-Ларен») потребуется время. Так что, вероятно, «Ягуар» пока логичнее отнести к третьей группе команд – так называемых середнячков.

В этой же группе «Заубер», «Эрроуз» и «Прост». Последняя в этом году имеет все шансы реабилитироваться после позорного провала в 2000-м – 0 очков, последнее место. На смену ломкому «Пежо» пришел двигатель «Феррари». Пусть это предыдущая его версия, но как-никак именно он привез «Феррари» к высшим титулам. А вот «Эрроуз», команда не только с приличным бюджетом, но и хорошим шасси, ныне рискует опуститься на самое дно. Доставшийся ей силовой агрегат «Азиатех» – не что иное, как... прошлогодний «Пежо», выпускаемый по лицензии фирмой АМТ.

На этом дне она может встретиться с «Минарди», которая стоит особняком от остальных команд и не входит ни в одну из групп. У нее неплохой конструктор Густав Брюннер и вообще дружный коллектив, но на все остальное, в том числе моторы и пилотов, не хватает денег.

Такова была диспозиция накануне первого этапа чемпионата-2001. Гонка в Мельбурне подтвердила многие прогнозы. К сожалению, общее настроение праздника испортила страшная авария с участием Жака Вильнева и Ральфа Шумахера. Обломки их машин вылетели за пределы трассы: погиб судья, несколько зрителей получили ранения. Тем не менее гонка завершилась и в результатах Гран-при Австралии можно обнаружить немало интересного.

Мы, например, узнали, что «Феррари» в целом лучше готова к старту сезона, чем «Мак-Ларен». Впрочем, это и ожидалось. Итальянская команда провела глубокую модернизацию прежнего автомобиля, обновив подвеску, трансмиссию и двигатель, тогда как «Мак-Ларен», по заверению шеф-конструктора Эдриана Ньюи, построил совершенно новый автомобиль, «с листа». Это было вызвано изменениями в техническом регламенте, касающимися аэродинамических приспособлений, а Ньюи считается лучшим экспертом формулы 1 именно в области аэродинамики. «Эта машина поедет как надо, – говорил Мика Хаккинен в ходе последних февральских тестов. – Хотя отдельные проблемы у нас есть. Прежде всего, с настройками, ведь в автомобиле изменилось практически все». Видимо, вылет Мики с мельбурнской трассы и был следствием этих изменений.

«Хонда», похоже, времени даром не теряла: пилоты «Джордана» и BAR всерьез претендовали на призовые места. Это уже после финиша Оливье Паниса оштрафовали на 25 секунд за обгон под желтым флагом, а финишировал-то он четвертым! Не показательно и пятое место Хайнца-Харальда Френтцена. В самом начале гонки его вытолкнул с трассы Рубенс Баррикелло, и немец продолжил борьбу с последней позиции! «Наш новый автомобиль нравится мне все больше, – заявил Френтцен. – Честное слово, на нем можно побеждать!» |ЗР|

КАЛЕНДАРЬ – 2001

4 МАРТА	АВСТРАЛИЯ	М. ШУМАХЕР	Д. КУЛТАРД	Р. БАРРИКЕЛЛО
18 МАРТА	МАЛАЙЗИЯ			
1 АПРЕЛЯ	БРАЗИЛИЯ			
15 АПРЕЛЯ	САН-МАРИНО			
29 АПРЕЛЯ	ИСПАНИЯ			
13 МАЯ	АВСТРИЯ			
27 МАЯ	МОНАКО			
10 ИЮНЯ	КАНАДА			
24 ИЮНЯ	ЕВРОПА			
1 ИЮЛЯ	ФРАНЦИЯ			
15 ИЮЛЯ	ВЕЛИКОБРИТАНИЯ			
29 ИЮЛЯ	ГЕРМАНИЯ			
19 АВГУСТА	ВЕНГРИЯ			
2 СЕНТЯБРЯ	БЕЛЬГИЯ			
16 СЕНТЯБРЯ	ИТАЛИЯ			
30 СЕНТЯБРЯ	США			
14 ОКТЯБРЯ	ЯПОНИЯ			

«Вильямс» – одна из четырех команд, использующих шины «Мишлен», но в первой гонке сезона позиции «Бриджстоуна» выглядели достаточно прочными.

/РАЛЛИ

ТРИ РАЗНЫХ СЮЖЕТА

ЗИМА – САМОЕ ГОРЯЧЕЕ ВРЕМЯ ДЛЯ РАЛЛИСТОВ



Лед Гребного канала в Крылатском впервые встретился с шипами таких машин, как «Импреза WRC» Александра Потапова.

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ
ФОТО / ОЛЬГА КОРНЕЕВА, АНДРЕЙ КЛЕЩЕВ

«РУССКАЯ ЗИМА»

Болельщики со стажем наверняка помнят это название. Еще в 70-х «Русская зима» собирала всю элиту тогда еще советского ралли. И не только советского – Кубок дружбы соцстран в те времена был крупнейшей серией раллийных соревнований Восточной Европы. К нам приезжали чехи, поляки, болгары... Однако в начале 90-х ралли кануло в Лету. Возрождения пришлось ждать почти десять лет.

Символично, что и теперь «Русская зима» стала частью международного турнира – «Кубка Президентов», родившегося по инициативе литовского «Клуба Порше» в прошлом году. В нынешнем он включает четыре этапа – по одному в России, Литве, Украине и Белоруссии.

Пока трудно сказать, насколько «Кубок Президентов» заинтересовал наших раллистов, но два десятка экипажей на «Русской зиме» уже стартовали. Компанию им составили восемь литовских и два белорусских, так что ветераны автоспорта могли вспомнить «старые добрые времена». И трассу проложили в духе прошлого, со стартом в Москве и финишем в Ярославле. Сегодня это выглядит несовременно (ныне главное – компактность дистанции), но для возрождаемой «Русской зимы» – то что надо.

Другое дело, что вся подготовка шла в последний момент, наспех и многое было упущено. А тут еще обильный снегопад накануне старта. Короче, организаторам по ходу гонки приходилось все время «искать выход из неприятной ситуации». Несколько спецучастков даже отменили. Впрочем, на характер борьбы это повлияло мало. Впереди всех на синих «субару-импрезах WRC» мчались наши лидеры – Сергей Успенский и Александр Потапов. У всех остальных техника была поскромнее.

Из гостей выделялся Аурелиус Симашка на стареньком «Форде-Эскорт» – наш давний знакомый: в середине 90-х он даже выиграл один из этапов чемпионата России по ралли. Да и позже, на его пути к титулу чемпиона Ев-



Сергей Успенский еще раз подтвердил свою репутацию лучшего «зимнего» гонщика страны.



Андрей Жигунов пока ни разу не выиграл, но два вторых места на этапах чемпионата сделали его лидером.

ропы по кроссу, россияне с ним встречались не раз. Теперь Симашка вернулся в классическое ралли и сразу стал лидером литовской дружины. Его третье место в «Русской зиме» закономерно. А первые два, как и ожидалось, в напряженной и нервной борьбе разыграли Успенский и Потапов. И вице-чемпион России прошлого года, Успенский, взял реванш у чемпиона, Потапова. Поедут ли они в конце апреля на «Киевское ралли» – пока неизвестно. А вот литовцы собираются...

«МОРОЗ»

Не так давно это подмосковное ралли со «столицей» в Раменском считалось образцовым и собирало рекордное количество пилотов. Ныне же картина была удручающей – всего 15 боевых экипажей на старте, известных, скажем так, только узкому кругу специалистов. Что произошло? Просто в этом году «Мороз» был этапом чемпионата России по версии ФАСТ, а не РАФ, как раньше. Основная же масса раллистов выбрала «своим» именно шестиэтапный чемпионат Российской автомобильной федерации. В результате отлично подготовленная трасса так и не дождалась своих героев, тех, кто на ней побеждал в разные годы – Успенского, Потапова, Сергея Балдыкова, Силво Виитанена. Еще до старта победу москвича Михаила Данилочкина не ставили под сомнение. Пусть и немолода его «Лянча», и «заряжена» далеко не лучшим образом, но полный привод на снежной трассе сделал свое дело. Данилочкин выиграл у ближайшего преследователя, Александра Савостина, более 20 минут. Это автоматически сделало «Мороз» самым скучным за всю его историю и поставило под вопрос его будущее. За такое «убиение» популярной гонки уж точно никто не скажет спасибо.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ, ПОСЛЕ ДВУХ ЭТАПОВ

АБСОЛЮТНЫЙ ЗАЧЕТ: 1-2. С. Грязин, А. Жигунов – по 30; **3.** В. Прохоров (все – Москва, «Мицубиси-Лансер») – 22; **4.** С. Успенский (Москва, «Субару-Импреза») – 20; **5.** В. Новиков (Екатеринбург, «Мицубиси-Лансер») – 18.

«МЕДВЕДЬ»

Старейшее российское ралли из года в год рискует уйти со сцены. Как ни странно – благодаря «усилиям» своих нынешних хозяев из ярославской фирмы «Аполо». Вроде и средств хватает, и на все «ошибки прошлого» им уже не раз указывали. Но и ныне ярославцы создали массу нелепых ситуаций, в которых так или иначе пострадали все 72 экипажа, вышедших на старт второго этапа чемпионата страны (по версии РАФ).

Накладки начались уже на первом скоростном участке, проложенном в сердце древнего города, у стен кремля. Из-за глупой ошибки организаторов лишь 12 первых экипажей получили здесь свои результаты, а всем остальным проставили одинаковое время – минус 16 секунд от лидера. В число этих «остальных» попали и те, кто рассчитывал проехать быстрее, поэтому споры «о справедливости» не стихали до самого финиша. Тем более, что именно на финише многое решали считанные секунды: дистанция из-за нескольких отмененных допов получилась короткой, и разрывы в группе лидеров – небольшие.

Бесспорный фаворит, Александр Потапов, быстро сошел, перевернув свою «Субару» в повороте. После этого за победу спорили сразу несколько пилотов на примерно одинаковых по характеристикам «импрезах» и «мицубиси-лансерах» «полусерийной» группы «N». Таких машин стартовало 18 – рекордное число для России. Лидеры менялись несколько раз, в итоге шедший впереди после первого дня Станислав Грязин оказался за чертой призеров. Победу одержал Сергей Успенский, второе и третье места заняли Андрей Жигунов и Вячеслав Прохоров. А Грязин, выигравший первый этап чемпионата в Екатеринбурге, финишировал лишь четвертым.

«Медведь» во многом повторил острый сюжет уральского «Каменного пояса». Теперь уже нет никаких сомнений, что и остальные этапы чемпионата пройдут в том же духе. Если только опять не помешает «политика» – ралли, входящие в календарь РАФ, совсем недавно запретила ФАСТ... ЗР

ГОНКИ НА ЛЬДУ И БОРЬБА ПОД КОВРОМ

ДЛЯ «ВСЕХ ЗВЕЗД»

В элитном классе «Супер-шипы» вовсю хозяйничают иномарки.

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ
ФОТО / АНДРЕЙ КЛЕЩЕВ

Нормальному течению зимнего сезона вновь помешало противостояние двух федераций, которые никак не могут поделить власть в российском автоспорте. Федерация автоспорта и туризма (ФАСТ), официально признанная Госкомспортом РФ, как и год назад, составила свой календарь. И вновь объявила незаконными все соревнования Российской автомобильной федерации (РАФ). Между тем сегодня только РАФ наделена правом выдачи международных гоночных лицензий, и этим многое сказано. Кстати, именно РАФ в конце прошлого года провела награждение победителей чемпионатов и обладателей кубков страны медалями, которые предоставил… Госкомспорт.

В этой глупейшей ситуации спортсмены и команды ориентируются, похоже, по принципу «чей календарь лучше». Позиции РАФ, предложившей логичную и стройную систему соревнований по трековым гонкам, значительно сильнее. Зато ФАСТ удалось подставить свой флаг к нескольким престижным гонкам в подмосковном Раменском.

Из-за них-то, собственно, и разгорелся последний конфликт: ведущие столичные пилоты, выступающие в элитном классе «Супер-шипы», наотрез отказались стартовать в гонках ФАСТ и подготовили «собственную» трассу в Крылатском. На ней решили провести «альтернативные» этап чемпионата России и гонку «Все звезды», причем в те же дни, что и в Раменском. Представляете? К счастью, все обошлось даже без вмешательства воюющих федераций – спортсмены и организаторы договорились между собой напрямую.

Между тем класс «Супер-шипы» переживает не лучшие времена. В новом сезоне мы не увидели ни новых гонщиков, ни новых команд и лишь две новые машины. Парочку «Фольксваген-Поло» приобрели специально для гонщиков из Казани – Рустема Минниханова и Айрата Шаймиева. Заводская команда АвтоВАЗа, казалось бы заинтересованного в рекламе своих 16-клапанных моторов (именно они стоят под капотами лучших «восьмерок»), в этом году вообще проигнорировала «шипованный» класс. Еще более печальный факт: впервые за два десятка лет с трудом удалось «набрать» 16 участников гонки «Все звезды».


Новинка на треке – «Фольксваген-Поло» Рустема Минниханова.


Лучшим из тех, кто ездит в «Супер-шипах» на «восьмерках», был тольяттинец Алексей Иванов.

НЕ ХВАТАЛО «ЗВЕЗД» /ТРЕК


Сергей Успенский в своем репертуаре: три победы из трех возможных.

панных моторов и впрыска. Все на одинаковых карбюраторных «восьмерках» и шинах без шипов. Демократичность технических требований – двигатель популярности: на таких машинах ездят везде, от столицы до Находки. РАФ придумала даже новую систему чемпионата: финалу (в Набережных Челнах) предшествовали отборочные соревнования в «европейской» и «сибирской» зонах.

Конкуренция была чрезвычайно высока – на 22 путевки в финал претендо-

будет «удален с площадки». Ужесточение наказаний за грубую борьбу напрашивается само собой: трековые гонки изначально почитали, как соревнования высокого класса и высокой культуры. Впрочем, десятки тысяч зрителей, заполняющих трибуны трасс в Раменском и Омске, Пензе и Усадах, ничего не имеют против трековых «гонок на выживание». Так что федерации, которая по итогам 2001 года будет награждать медалями трековых чемпионов, есть над чем задуматься. ЗР





Типичные эпизоды заездов на машинах «нешипованного» класса.

Здесь названы только следствия кризиса, а не его причины. Первая – это дороговизна – непомерные затраты на то, чтобы просто участвовать в «Супер-шипах», не говоря уже о победах. Хорошо подготовленная «восьмерка» обходится примерно в 30 тыс. долларов без расходов на замену ломких двигателей, коробок передач и т. п. К тому же в сезоне-2001 объявлено всего четыре гонки на шипах. Для спортсменов это повод задуматься: а стоит ли огород городить ради четырех стартов?

Вторая причина (на наш взгляд, даже более весомая) – Сергей Успенский! Выбрав в середине 90-х «своим» автомобилем «Опель-Корса», мэтр нашего автоспорта верен ему по сей день. За последние два года вокруг него сложился ореол непобедимого – он выигрывал абсолютно все «шипованные» гонки, в которых стартовал, и таким образом, не желая того, постепенно терял... желающих с ним бороться.

Куда лучше обстоят дела в относительно дешевом и доступном классе А-1600. Здесь нет иномарок, 16-кла-

вали свыше 60 пилотов! Немудрено, что в итоге туда не попали даже такие асы трека, как ижевчанин Сергей Балдыков и орловец Владимир Черевань. Да и среди тех, кто все-таки пробился в финал, но не в призеры гонки, оказались именитые Виталий Дудин, Ренас Мухаметзянов, Николай Конин, Фарит Бадретдинов – они не попали даже в первую десятку.

Тем не менее и класс А-1600 не застрахован от неурядиц. В ближайшие годы здесь разрешат впрыск топлива, увеличатся скорости, а вместе с ними и неизбежные столкновения на скользких трассах. Перевороты и аварии на «нешипованных гонках» – сами по себе не редкость, но возросшая конкуренция уже сейчас побуждает пилотов все чаще применять на треке «силовые» приемы со всеми вытекающими последствиями.

Финальная гонка в Набережных Челнах превратилась в форменное побоище. Сегодня правила разрешают пилоту «сфолить» два раза в шести заездах! Только после третьего явного фола он

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ТРЕКОВЫМ ГОНКАМ

А-1600: 1. А. Белов (Тольятти); **2.** А. Арифов; **3.** С. Петрухин (оба – Казань); **4.** А. Иванов (Тольятти); **5.** В. Саблин (Омск); **6-7.** С. Удод (Омск), Б. Маслов (Тольятти), все – ВАЗ-21083.

КУБОК «ЭССО-УЛЬТРОН»

А-1600: 1. А. Белов (Тольятти); **2.** В. Черевань (Орел); **3.** А. Сотников (Курск), все – ВАЗ-21083. **«СУПЕР-ШИПЫ»: 1.** С. Успенский (Москва, «Опель-Корса»); **2.** Р. Минниханов (Казань, «Фольксваген-Поло»); **3.** А. Иванов (Тольятти, ВАЗ-21083).

«ВСЕ ЗВЕЗДЫ - ПАНАСОНИК-2001»

А-1600: 1. В. Черевань (Орел); **2.** А. Белов (Тольятти); **3.** Р. Мухаметзянов (Ижевск), все – ВАЗ-21083. **«СУПЕР-ШИПЫ»: 1.** С. Успенский (Москва, «Опель-Корса»); **2.** Д. Нарышкин (Москва, «Опель-Корса»); **3.** А. Иванов (Тольятти, ВАЗ-21083).

ГРУЗОВИКАМ НЕ ХВАТИЛО УИК-ЭНДА

Большим праздником в подмосковных Бронницах открылся сезон грузового автокросса. Гонки заняли четыре дня! Сперва на трассе «Бронницкое кольцо» разыграли награды традиционного «Приза памяти И. А. Лихачева» – неофициального первенства АМО «ЗИЛ». В зачете профи отличился лидер заводской команды Сергей Сафонов, среди любителей – представитель сборочного корпуса Роман Ларионов. Затем настал черед первого этапа чемпионата России в трех классах грузовых машин. Сенсаций не состоялось: в классах ЗИЛ-130 и ГАЗ-53 победили прошлогодние чемпионы – Сергей Сафонов и Георгий Суриков из уральского города Реж. В гонке «старичков» ГАЗ-51 и 52 также доминировали признанные лидеры – зеленоградцы. Серебряный призер Владимир Иванов оставил на втором месте действующего чемпиона Виктора Петрунина.



МОСКВИЧИ – НЕВЕЖЛИВЫЕ ГОСТИ

Петербургским раллистам очень редко удается побеждать в домашних гонках. Там обычно первенствуют москвичи, гораздо лучше технически оснащенные. Традиционное ралли «Луга» (в этом году третий этап Кубка России) – одно из немногих, где хозяевам в последние годы удавалось отличиться. Казалось, и на сей раз ничто не помешает им это сделать. Двумя объективно быстрейшими на старте были «форды-эскорты» петербуржцев Виктора Балакана и Александра Белоголова. Но последний сошел из-за поломки, а Балакан в самом начале дистанции потерял три минуты, выбираясь из сугроба. Нагнать лидеров он уже не смог, заняв в итоге третье место. Вторым финишировал финский гонщик Теппо Карттунен на «Мицубиси-Лансер». А еще один «Лансер» вывез на первое место все-таки москвичей – братьев Новиковых, Максима и Артема. Одержав эту победу, они упрочили свое лидерство в Кубке.



На таких гоночных раритетах, как БМВ-316 Сергея Пестрова, современную технику не объедешь.



ПОГИБ ДЕЙЛ ЭРНХАРДТ

Эта трагедия для миллионов американцев произошла во время гонки «Дайтона 500». После столкновения с автомобилем соперника вылетел с трассы и ударился о бетонную стену «Шевроле» Дейла Эрнхардта – живой легенды серии NASCAR. Великий гонщик, семикратный чемпион, кумир двух поколений американцев погиб от многочисленных травм. В свои 49 лет он считался одним из фаворитов, продолжая выигрывать гонки.

Эрнхардт в чем-то повторил судьбу отца – Ральф Эрнхардт, двукратный чемпион, тоже погиб, находясь за рулем гоночного автомобиля. Сегодня в NASCAR выступает уже третий представитель этой династии – Дейл Эрнхардт-младший. Он дебютировал в прошлом сезоне и одержал две победы. Ему пророчат блестящую карьеру.

КАЛЕНДАРЬ

АПРЕЛЬ

РАЛЛИ / 7-8 «Петр I», Переславль-Залесский. **РАЛЛИ-РЕЙДЫ / 28-29** «Баха Новороссийск», чемпионат России. **КРОСС / 1** «Праздник Севера», легковые, Мурманск. **11-12** Чемпионат России, грузовики, УАЗы, Энгельс. **28-29** Первенство Краснодарского края, легковые/багги, Веселовка. **ДЖИП-ТРИАЛ / 14-15** Чемпионат Новосибирска, 1-й этап. **20-21** «Кронштадт», Кубок России, С.-Петербург

Информация приведена по предварительным календарям РАФ и ФАСТР. Репортажи об этих и других соревнованиях читайте на нашем сайте в Интернете: http://www2.zr.ru/ autosport.



/ «ЧАЙНИКУ» НА ЗАМЕТКУ

КРЕПИТЕСЬ, СКОРО ЛЕТО!

СЧИТАЮТ, ЧТО АВТОМОБИЛЬ, В ОСНОВНОМ, НАДО ГОТОВИТЬ К ЗИМЕ



168 154 174



ТЕКСТ / ВИТАЛИЙ УРЮКОВ

Даже в заводских руководствах есть разделы и по зимней эксплуатации, и по длительному (по сути, зимнему) хранению. А летом, чего там, – сел да поехал. Только у лета свои особенности: городские пробки и разбитые проселки, переполненные загородные дороги, нежелание тратить погожие деньки на ремонт автомобиля и… жара-а-а!

Весна – самое время оценить и готовность автомобиля к летней службе, и объем необходимых работ, чтобы служба эта была без тягот и лишений. И не важно, эксплуатировался автомобиль зимой или нет. Основные работы будут одинаковы. Модель автомобиля также не имеет принципиального значения.

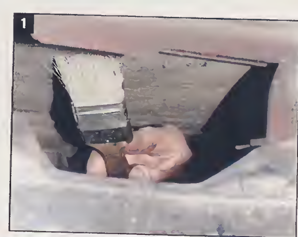
Для начала отмоем двигатель. Это полезно со всех сторон – и соль зимнюю удалим, и охлаждаться он будет лучше, и возможные протечки заметнее станут. И, конечно, сделаем это на мойке с соответствующим оборудованием, а не в своем или соседнем дворе! Кстати, и кузов помоем.

Теперь собственно проверка. Лучше начать ее с утра, после ночной стоянки, при холодном двигателе. Осмотрим асфальт или пол гаража под автомобилем. О течи, требующей немедленного устранения, скажет свежее пятно масла, «Тосола» и т. п.

Осмотрим наружную поверхность «сот» радиатора извне и из-под капота. Если они засорены, очистим их щеткой или кистью (не металлической!) и продуем со стороны двигателя с помощью насоса или компрессора (фото 1 и 2). При необходимости снимем декоративную решетку радиатора.

Проверим работу термостата (фото 3), для чего закроем кран отопителя из салона и пустим двигатель. Первой должна прогреваться верхняя (на классических «жигулях» и всех «москвичах») или ближняя к двигателю (на «самарах» и «десятках») часть термостата, соединенная шлангом с двигателем. «Дальняя» часть, соединенная с радиатором, сначала останется холодной, но должна быстро прогреться, когда стрелка указателя температуры в комбинации приборов приблизится к отметке 80–90°C (см. таблицу). Если шланг, соединенный с радиатором, остался холодным – беда: основной клапан термостата не открылся, жидкость циркулирует по малому кругу, неизбежен перегрев двигателя. Выключите его! Шланг прогрелся – все в порядке, и на автомобилях с постоянным механическим приводом вентилятора проверка этим и ограничится.

Если радиатор оснащен электровентилятором, пусть двигатель поработает еще! Когда стрелка указателя температуры пройдет отметку 90°C, но не дой-


1


2


3

· ТЕМПЕРАТУРЫ ОТКРЫТИЯ ОСНОВНОГО КЛАПАНА ТЕРМОСТАТА И ВКЛЮЧЕНИЯ-ВЫКЛЮЧЕНИЯ ВЕНТИЛЯТОРА РАДИАТОРА, °С

	Начало открытия	Полное открытие	Включение вентилятора	Выключение вентилятора
ВАЗ-2106	80±2	95±2	92±2	87±2
ВАЗ-21083	87±2	102	99±3	94±3
АЗЛК-2141	80±2	94	92±3	87±3

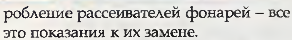
дет до красной зоны, должен включиться электровентилятор (см. таблицу). В противном случае выключим двигатель, не допуская его перегрева (стрелка не должна перейти в красную зону). Другой случай: электровентилятор включился и через некоторое время выключился (время работы не регламентируется). Значит, и он, и его датчик исправны. Проследим несколько циклов включения и выключения электровентилятора и убедимся в стабильности работы системы.

Если электровентилятор не включился, проверим исправность датчика его включения. Соединив между собой наконечники идущих к датчику проводов (фото 4), включим зажигание. Электровентилятор заработал – меняем датчик (о термостатах и датчиках подробно рассказано в ЗР, 2000, № 4). Не «помогло» – придется искать причину отказа (это может быть сгоревший предохранитель, отказавшее реле или обрыв в электрической цепи, а то и сам электродвигатель).

При прогретом работающем двигателе, не открывая крана отопителя, включим его вентилятор. Какой воздух поступает в салон? Холодный? Кран отопителя исправен. Теплый или, тем паче, горячий – кран нуждается в замене или регулировке привода. И безусловно, немедленно заменим кран даже с небольшими признаками утечки! На ранних моделях автомобилей «Москвич-2141» кран отопителя не был предусмотрен. Очень полезно установить его.

Осмотрим светотехнику. Трещины рассеивателей фар и фонарей, коррозия отражателей, выцветание или ко-


4



робление рассеивателей фонарей – все это показания к их замене.

Вымоем стекла автомобиля, не в последнюю очередь – изнутри. На зиму на их внутренней поверхности образуется налет, снижающий прозрачность (особенно – у водителей-курильщиков). Трещины или сильные затертости ветрового стекла ухудшают видимость – дело ведь не только в формальной стороне техосмотра! Поэтому, как ни жаль, а такое стекло придется заменить.

Оценим общее состояние рулевого управления по величине люфта руле-



вого колеса. Поставив передние колеса прямо, повернем руль сначала в одну, затем в другую сторону до начала движения колес. Эти положения отметим на ободе рулевого колеса мелом (или намотав изоленту) относительно панели приборов (фото 5). Расстояние между метками для автомобилей ВАЗ-2106, ВАЗ-2109 и АЗЛК-2141 с наружным диаметром рулевого колеса 380–390 мм не должно превышать 17 мм. Если руль не «родной», значение допустимого люфта будет другим.

Не забудем о запасном колесе. Оно должно быть исправным («лысое», кривое, с грыжами и порезами – не годится) и таким же, как остальные колеса, по рисунку протектора, размеру и типу. Не возите с собой откровенное барахло – запаска может потребоваться и вдали от дома.

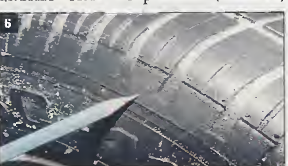
Если шины зимние – понятное дело, их надо заменить летними или всесезонными (универсальными), но, безусловно, годными. Оцените состояние протектора. Если стали видны индикаторы износа (их положение отмечено знаком TWI на боковине – фото 6), замените шину. Не поленитесь и снимите колеса для осмотра – при некоторых дефектах они, даже не будучи в употреблении, могли за зиму «пойти винтом».

Вспомним, какое масло было в двигателе накануне зимы. Зимнее? Заменим его летним. Проверим работу замков дверей и стеклоподъемников. На смотровой канаве или эстакаде проверим целость защитных чехлов шарниров подвески, рулевого привода, шарниров равных угловых скоростей. Поврежденные нужно заменить.

Наконец, найдя площадку, покрытую снегом или песком, со скорости 5 – 10 км/ч затормозим до блокировки колес и посмотрим на следы (фото 7). Передние колеса должны блокироваться чуть раньше задних, при этом у колес одной оси длина следов должна быть одинаковой. Если нет – необходима ревизия тормозной системы.

Конечно, все сказанное – не догма. Творчески мыслящий водитель найдет, чем еще заняться перед летним сезоном. К примеру, заменит старую тормозную жидкость (чтобы она, нагревшись, не закипела из-за чрезмерного содержания воды). Или наведет порядок в багажнике и оставит в гараже старую телогрейку и снеговую лопату, всю зиму катавшиеся с ним. Кто-то обратится в автосервис, кто-то сделает все сам. Главное, чтобы от внимания не ускользнуло важное. Лето – сезон со своеобразием, как и зима. ЗР

5


6


7



1а

КОНТРОЛЛЕР – НА КОНТРОЛЬ

/ХОЧУ ВСЕ ЗНАТЬ

ЧЕМ «ДУМАЕТ» ВАШ ВАЗ

1б

ЯНВАРЬ-5.1.1
2111–1411020–71 12V
ТУ 4573-004-45886863-99 261.3763000-10
Код ПО: J5V13102 ПТО АО "АВТОВАЗ"
Серийный №
Дата изг. Сделано в России

ТЕКСТ / ДМИТРИЙ ДУДАРЬ
ФОТО / ВЛАДИМИР КНЯЗЕВ

Худо-бедно, а карбюраторы бывалые автомобилисты уже освоили. Корифеи знают – каждая модель имеет массу модификаций. Например, одних только «солексов» больше десятка. Неудивительно: если прибор без существенных конструктивных изменений используют на разных двигателях, то должны существовать хотя бы оригинальные жиклеры, распылители, кулачки ускорительного насоса. То есть соответствующие калибровки. А что же впрыск? Очевидно, здесь тоже не обойдешься одной универсальной моделью.

Поможем владельцам разобраться в широкой номенклатуре электронных изделий – расскажем о блоках управления систем впрыска топлива, которые применяет Волжский автозавод.

Для переднеприводных машин «восьмого» и «десятого» семейства используют пять базовых блоков управления, а значит и моделей распределенного впрыска: «Дженерал моторс» (GM), «Январь-4», «Бош M1.5.4», «Январь-5», «Бош MP7.0». «Жигули» и «нивы», предназначенные для экспорта, оснащали моновпрыском GM. Принятую на ВАЗе систему обозначений, а также основные характеристики контроллеров управления и их модификаций вы найдете в табл. 1, 2, 3. На самих коробочках с электронной начинкой обязательно нанесены: номер по каталогу ВАЗ, название, серийный номер и дата изготовления блока (фото 1а, 1б).

Электронный мозг автомобиля четко следует программе, написанной человеком, в нашем случае – группой специалистов ВАЗа. Она либо зашита в кристалле ППЗУ (постоянное запоминающее устройство), либо хранится в микросхеме флэш-памяти. Если вернуться к аналогии с карбюратором, то новая разновидность системы впрыска – это смена программного обеспечения, новые калибровки и небольшие аппаратные изменения. Они позволяют создавать модификации базовых контроллеров для работы с двигателями разных моделей или, скажем, выполнения различных экологических норм. Характеристики и обозначения серийных программ сведены в табл. 4. Те номера, что составляют первую колонку таблицы, наносят на микросхемы памяти с соответствующим программным обеспечением (фото 2а, 2б, для блоков «Январь-4») или на шильдик контроллера семейств M1.5.4, «Январь-5» (фото 1б), MP7.0. Расшифруем этот код на примере сочетания M1V13054.

Он состоит из 8 знаков, объединенных в 5 групп. Первая – буква и цифра – указывает тип контроллера: J4 – семейство блоков «Январь-4»; J5 – «Январь-5»; M1 – «Бош M1.5.4»; M7 – «Бош MP7.0».

ТАБЛИЦА 1. КОНТРОЛЛЕРЫ ВПРЫСКА GENERAL MOTORS

Автомобиль	Модель двигателя	Обозначение GM	Номер по каталогу GM	Номер по каталогу ВАЗ	Нормы токсичности
«Нива»	2121 21214	EFI–4	16186499	21214–1411010	США–83
«Нива»	21214	ITMS–6F	16253749	21214–1411010–40	Евро II
2104, 2105, 2107	21073	EFI–4	16186509	21214–1411010–10	США–83
2104, 2105, 2107	21073	ITMS–6F	16253759	21214–1411010–50	Евро II
21083, 21093, 21099	2111	ISFI–2S	16162409	2111–1411020–20	США–83
21083, 21093, 21099	2111	ISFI–2S	16153799	2111–1411020–21	Евро II
21102	2111	ISFI–2S	16253809	2111–1411020–10	Евро II
21103	2112	ISFI–2S	16253819	2112–1411020–10	Евро II
21103	2112	ISFI–2S	16162449	2112–1411020	Россия–83

ТАБЛИЦА 2. КОНТРОЛЛЕРЫ ВПРЫСКА BOSCH

Автомобиль	Модель двигателя	Обозначение Bosch	Номер по каталогу Bosch	Номер по каталогу ВАЗ	Нормы токсичности
21083, 21093, 21099, 21102	2111	M1.5.4	0261204722	2111–1411020	Россия–83
21083, 21093, 21099, 21102	2111	M1.5.4	0261206683	2111–1411020–70	Россия–83
21083, 21093, 21099, 21102	2111	M1.5.4	0261206555	2111–1411020–60	Евро II
21103, 21113, 2112	2112	M1.5.4	0261206174	2112–1411020–40	Евро II
21083, 21093, 21099, 21102	2111	MP7.0	0261204723	2111–1411020–40	Евро II
21083, 21093, 21099, 21102	2111	MP7.0	0261206883	2111–1411020–50	Евро III
21103, 21113, 2112	2112	MP7.0	0261206985	2112–141020–50	Евро III

ТАБЛИЦА 3. КОНТРОЛЛЕРЫ ВПРЫСКА «ЯНВАРЬ»

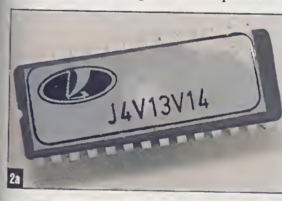
Автомобиль	Модель двигателя	Обозначение ВАЗ	Номер по каталогу ВАЗ	Нормы токсичности
21083, 21093, 21099, 21102	2111	«Январь–4»	2111–1411020–22	Россия–83
21103	2112	«Январь–4»	2112–1411020–01	Россия–83
21083, 21093, 21099, 21102, 21110	2111	«Январь–5.1.1»	2111–1411020–71	Россия–83
21103, 21113, 2112	2112	«Январь–5.1.2»	2112–1411020–71	Россия–83
21083, 21093, 21099, 21102, 21110	2111	«Январь–5.1»	2111–1411020–61	Евро II
21103, 21113, 2112	2112	«Январь–5.1»	2112–1411020–41	Евро II

Вторая – буква, обозначающая семейство автомобилей (шифр темы): V – все переднеприводные машины семейств 2108, 2110; N – полноприводные ВАЗы; К – автомобили «Калина» 1118, 1119.

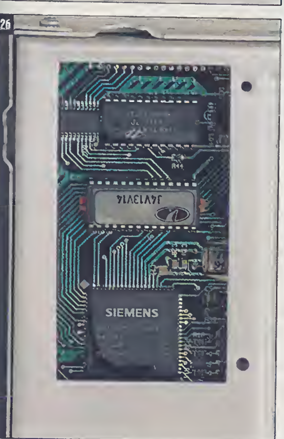
Третья – две цифры условного номера комплектации (00...99): 03 – нормы токсичности Евро II, восьмиклапанный двигатель 1,5 л; 05 – Евро II, 16-клапанный двигатель 1,5 л; 07 – нормы России, 1,5 л, 16 клапанов; 08 – Евро III, 1,5 л, 16 клапанов; 13 – нормы России, 1,5 л, 8 клапанов; 16 – Евро III, 1,5 л, 8 клапанов.

Четвертая – индекс уровня программного обеспечения (от А до Z): чем дальше от начала алфавита, тем совершеннее программа.

Пятая группа – две цифры версии калибровки (00...99): чем больше номер, тем новее калибровки. Таким образом, M1V13054 обозначает программное обеспечение блока управления «Бош M1.5.4», предназначенного для переднеприводных автомобилей ВАЗ с 1,5-литровыми восьмиклапанными двигателями, выполняющими экологические нормы России; уровень программы – 0, версия калибровки 54.



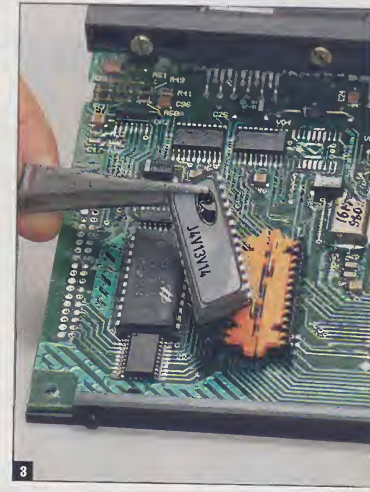
2а



2б

Несмотря на то, что блоки разных семейств отличаются схемотехникой и алгоритмом работы, некоторые из них полностью взаимозаменяемы. Такие контроллеры выделены цветом в табл. 4. Цоколевка разъемов, габаритные и присоединительные размеры у них одинаковые.

Теперь по заводской маркировке вы можете определить, какой у вас контроллер впрыска и что за программное обеспечение. Это поможет при необходимости приобрести нужную запасную часть, обнаружить пересортицу (увы, случается и такое), заменить старую версию программы на свежую. Правда, без специального оборудования это удастся лишь в том случае, когда микросхема памяти не впаяна в печатную плату контроллера (фото 3). Только тогда возможна замена одного серийного кристалла ПЗУ на другой. А вот перепрограммирование флэш-памяти лучше доверить профессионалам. ЗР



3

ТАБЛИЦА 4. СЕРИЙНОЕ ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОНТРОЛЛЕРОВ ВПРЫСКА

Обозначение программы	Контроллер, номер по каталогу ВАЗ	Модель двигателя	Нормы токсичности выхлопных газов	Примечание
J4VI3014	«Январь-4», 2111-1411020-22	2111	Россия-83	Последняя серийная версия, попарно-параллельный впрыск, резонансный датчик детонации
J4V13V14	«Январь-4.1», 2111-1411020-22	2111	Россия-83	Последняя серийная версия, попарно-параллельный впрыск. резонансный датчик детонации
J4V07W15	«Январь-4.1», 2112-1411020-01	2112	Россия-83	Первая серийная версия, фазированный впрыск, резонансный датчик детонации
J4V07Y16	«Январь-4.1», 2112-1411020-01	2112	Россия-83	Последняя серийная версия, фазированный впрыск, резонансный датчик детонации
M1V13054	Bosch M1.5.4, 2111-1411020	2111	Россия-83	Первая серийная версия, одновременный впрыск, резонансный датчик детонации
M1V13R59	Bosch M1.5.4, 2111-1411020	2111	Россия-83	Текущая серийная версия, одновременный впрыск, резонансный датчик детонации
M1V13S64	Bosch M1.5.4, 2111-1411020-70	2111	Россия-83	Текущая серийная версия, одновременный впрыск, широкополосный датчик детонации
J5V13H02	«Январь 5.1.1», 2111-1411020-71	2111	Россия-83	Первая серийная версия, одновременный впрыск, широкополосный датчик детонации
J5V03G21	«Январь 5.1». 2111-1411020-61	2111	Евро II	Первая серийная версия, попарно-параллельный впрыск, широкополосный датчик детонации
J5V03H21	«Январь 5.1», 2111-1411020-61	2111	Евро II	Вторая серийная версия. попарно-параллельный впрыск. широкополосный датчик детонации
J5V03I21	«Январь 5.1». 2111-1411020-61	2111	Евро II	Текущая серийная версия. попарно-параллельный впрыск, широкополосный датчик детонации
M1V03H25	Bosch M1.5.4. 2111-1411020-60	2111	Евро II	Первая серийная версия. попарно-параллельный впрыск. широкополосный датчик детонации
J5V07G26	«Январь 5.1.2», 2112-1411020-71	2112	Россия-83	Первая серийная версия. фазированный впрыск, широкополосный датчик детонации
J5V05F16	«Январь 5.1», 2112-1411020-41	2112	Евро II	Первая серийная версия. фазированный впрыск, широкополосный датчик детонации
J5V05H16	«Январь 5.1», 2112-1411020-41	2112	Евро II	Текущая серийная версия, фазированный впрыск, широкополосный датчик детонации
M1V05F05	Bosch M1.5.4, 2112-1411020-40	2112	Евро II	Первая серийная версия. фазированный впрыск, широкополосный датчик детонации
M7V03E65	MP7.0, 2111-1411020-40	2111	Евро II	Первая серийная версия, попарно-параллельный впрыск, широкополосный датчик детонации
M7V16V12	MP7.0. 2111-1411020-50	2111	Евро III	Первая серийная версия, фазированный впрыск, широкополосный датчик детонации
M7V08V01	MP7.0, 2112-1411020-50	2112	Евро III	Первая серийная версия, фазированный впрыск, широкополосный датчик детонации

Примечание. Цветом выделены группы, в рамках которых контроллеры впрыска взаимозаменяемы.



«УЛЬТРА» ПО ЗАКАЗУ

«Тосол–Синтез», производящий у нас тормозную жидкость с 1996 года, приступил к выпуску нового продукта – PocDOT-4 Ultra. Он разработан по заказу «Европейской Химической Группы» и предназначен для иномарок. «Ультра» продается в жестяных банках по 455 г и по своим характеристикам соответствует допускам большинства европейских автопроизводителей. Для отечественных автомобилей всех марок «Тосол-Синтез» продолжает выпуск жидкости PocDOT-4, ставшей в 2000 году лауреатом конкурса «100 лучших товаров России».

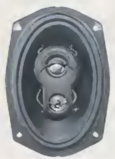
Ярославский шинный завод выпустил к новому сезону опытные партии покрышек двух моделей: Я–598 – 175/65R13 и Я–583 – 175/70R14 с единым (дорожным) рисунком протектора, учитывающим возросшие требования к безопасности и комфортабельности.
Модель Я–598 для автомобилей ВАЗ–2108, 2109 и иномарок–одноклассников заменит популярную Я–402 той же размерности. В отличие от предшественницы, она – бескамерная, рассчитана на скорость до 180 км/ч. Шина Я–583 найдет применение на «москвичах–2141», а также иномарках. Новые конструктивные элементы покрышки повышают курсовую устойчивость автомобиля, способствуют снижению шума и расхода топлива. Шины новых моделей поступят в продажу уже в мае.



И ВНОВЬ КРУПНЕЙШИЙ

Не знаем, сказалась ли российская тяга ко всему самому большому, но факт: в Москве на Ленинградском шоссе открылся новый центр «Ауди» – самый большой по площади в Европе. Работающая уже 10 лет на российском автомобильном рынке фирма «Рольф», один из крупнейших дилеров «Мицубиси», всерьез взялась и за престижные немецкие автомобили. Центр имеет новейшее оборудование для обслуживания и ремонта машин, включая редкие стенды для правки алюминиевых кузовов, централизованную систему раздачи масла по постам и многое другое. Престижна и цена за нормо–час – около 60 у.е.

ОТ «ЛОПУХОВ» ДО СТРОНЦИЯ

Компания SATURN HIGH–TECH продолжает сражение с грандами мировой аудиотехники за уши российских меломанов. Вниманию последних предложены новые динамики (от «лопухов» до изделий серии PLATINUM со стронциевыми магнитами), 10 магнитол, два CD–ресивера и даже шестидисковый CD–ченджер. Все аппараты, изготовленные в рамках производственной программы PROLOGY, учитывают российские условия эксплуатации и представляют собой относительно недорогие устройства с широким набором потребительских функций. Интересно, как отреагирует на них непредсказуемый российский рынок...



НА МОСКОВСКОМ, уже и без того насыщенном рынке присадок в топливо и масло появилась очередная новинка – молибденовая «Молитранс» для двигателя и трансмиссии. Любопытно, что этот продукт разработан на основе присадки ПАФ-4, допущенной к применению еще в далеком 1990 году.

ЗАЯДЛЫЕ ПРОТИВНИКИ ТАБАКА могут вздохнуть с облегчением: фирма АПИКО начала продажу японских пепельниц с фильтром-поглотителем. Стоит открыть крышечку – и заработает вентилятор, прогоняющий дым от сигареты через специальный сменный угольный фильтр (три фильтра и батарейки входят в комплект). Чудо-пепельницу можно легко закрепить в автомобиле на «торпедо».



ЕЩЕ ОДНА ГАММА

Американская компания «Си–Ар–Си» (CRC Industries), известный производитель автомобильной косметики и химии, выходит на российский рынок. В гамме товаров наряду с традиционными препаратами (универсальная жидкость CRC 5–56, аналог WD–40) представлены герметик для шин, который закупоривает прокол и одновременно подкачивает колесо; спрей для удаления масла, грязи, пыли с электрических контактов; препарат для проверки герметичности разных систем автомобиля. Все аэрозольные баллончики заправлены безопасным углекислым газом, клапан–распылитель работает в любом положении пузырька, а вечно теряющаяся трубочка надежно закреплена в крышке.



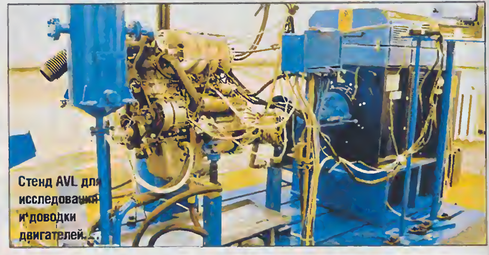
ТЕКСТ / ВИТАЛИЙ УРЮКОВ
ФОТО / УЗАМ

ПОМИРАТЬ НАМ РАНОВАТО /ВЗГЛЯД ИЗНУТРИ

УФИМСКИЕ МОТОРЫ: ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ

УЗАМ – Уфимский завод автомобильных моторов. Испокон веков его двигателями комплектовали «москвичи» и ИЖи. Завод входит в Уфимское моторостроительное производственное объединение, созданное еще в 1925 году для постройки авиационных двигателей. Ныне ОАО «УМПО»


Двигатель УЗАМ рабочим объемом 1,8 л, оснащенный СРВТ.


Стенд AVL для исследования и доводки двигателей...


... и рабочее место его оператора.

– многопрофильная фирма. Здесь, кроме автомобильных, выпускают моторы для боевых самолетов, а еще узлы трансмиссий вертолетов, снегоходы «Рысь», водные мотоциклы, мотоблоки, мини-электростанции, центробежные насосы и другие, полезные в хозяйстве вещи.

Сегодня УЗАМ основной упор делает на развитие научно-технического центра. Создание своего НТЦ – не дань моде, а насущная необходимость. Раньше разработкой и модернизацией уфимских двигателей занимался АЗЛК, но уже более года, как калькодержателем (то есть хозяином) документации стал УЗАМ и соответственно его задачи расширились. Так и хочется сказать: «Пусть трепещут конкуренты», и не без оснований. Для исследовательских и доводочных работ приобретен уникальный по своим возможностям стенд австрийской фирмы AVL. У нее большой опыт в доводке двигателей, и объединение плодотворно сотрудничает с австрийцами уже несколько лет, модернизируя старые двигатели и совместно разрабатывая новые.

При всем при том УЗАМу по-прежнему нелегко: завод, рассчитанный на выпуск 400 тыс. двигателей в год, загружен едва на 20%. И все же с конвейеров сходят четыре модификации моторов (табл. 1). Все – только с карбюраторами и бензонасосами ДААЗ – результат «естественного отбора» поставщиков надежных комплектующих.

Завод помнит о своих приверженцах: двигатели, идущие в продажу, поставляют с паспортами, подтверждающими их параметры и качество. С марта 2001 года дилерская сеть предприятия увеличится вдвое, до 30 гарантийных пунктов, причем каждый из них, кроме сервисного обслуживания, гарантийного и послегарантийного ремонта, может устанавливать двигатели на автомобили. Впервые в отечественной практике УЗАМ разработал 12 типов ремонтных наборов, с помощью которых можно не только отремонтировать двигатель в гаражных условиях, но и модернизировать его, увеличив рабочий объем до 1800 «кубиков». Не надо будет бегать по рынкам с микрометром в руках, выбирая иной раз из откровенного барахла необходимые запчасти. Комплектуя наборы, завод предусмотрел максимум возможных вариантов, гарантируя при этом надлежащее их качество. (Подробнее об этом мы еще расскажем.)

В 2001 году УЗАМ планирует начать выпуск моторов (см. фото) с электронными системами управления распределенным впрыском топлива (СРВТ). Один из них модели 248 (AVL) – прямой конкурент французскому F3R, который стоит на «Святогоре». По литровой

мощности он превосходит «месье», ценой – дешевле и отремонтировать его, если потребуется, можно, не покупая дорогих импортных запчастей. У двигателей УЗАМ меньшая степень сжатия, что снижает требования к октановому числу топлива. Для нашей глубинки это актуально.

Подготовленные к производству образцы впрысковых УЗАМов отвечают по токсичности требованиям Евро II, а в перспективе, при минимальной доработке – Евро III и IV. Комплектующие для систем впрыска – отечественные, кроме форсунок и датчиков массового расхода воздуха – с этим у нас по традиции нелады. Блок управления разработан в НАМИ, а выпускать его будет фирма АВТРОН в Чебоксарах. Форсунки и остальные датчики такие же, как и на впрысковой «Волге».

Впрысковые двигатели моделей 331 и 248 по конструкции принципиально не отличаются (если, конечно, не считать систему питания) от выпускаемых УЗАМом карбюраторных, но при доводке их были учтены предложения фирмы AVL. По ее же рекомендациям в 248-м (AVL) заново спроектирован газовоздушный тракт и на 2 мм увеличен диаметр поршневого пальца. Новый компактный масляный насос с внутренним зацеплением (расположен на переднем носке коленчатого вала) и уменьшенная помпа сделали двигатель короче на 51,5 мм. Теперь его можно ставить поперечно, а на «Москвиче-2141» – разместить перед ним радиатор и заодно рациональнее скомпоновать подкапотное пространство. Об этом давно мечтали конструкторы АЗЛК.

Совместно с AVL завод ведет работы по установке турбонаддува на двигатель 248 (AVL). На первом этапе это поднимет его мощность до 140 л. с., а на втором (благодаря применению новых материалов) – до 170 л. с. Какие же возможности были заложены в прародителя этого мотора, если он до сих пор не просто жив, но и способен прибавлять в мощности! Даже не верится, что такое возможно в нашем производстве, где традиционно расширяют допуски и упрощают технологию. А вот поди ж ты!

В недалекой перспективе – разработка нового семейства моторов рабочими объемами 1,7–2,3 л. Концепция их уже определена. К фамильным признакам можно отнести алюминиевый блок цилиндров с «заливными» чугунными гильзами, многоклапанные (12, 16) головки, гидротолкатели клапанов и гидронатяжители цепи (никаких ремней – цепь надежнее, считают на УЗАМе). Новые двигатели появятся через два-три года. Ресурс их предположительно – не менее 200 тыс. км. Но это все перспектива, а что же с серийными моторами?

Семейство двигателей УЗАМ ведет свою родословную от 412-го мотора, разработанного еще в 60-х годах. За это время конструкция в чем-то менялась. Так, все двигатели комплектуют новой унифицированной головкой цилиндров с измененными газовыми каналами. Увеличен диаметр впускных клапанов. Благодаря иной прокладке головки блока (с измененными сечениями отверстий для прохода охлаждающей жидкости) температура по цилиндрам выравнялась. Сейчас внедряется специальный микропрофиль на юбках поршней, что улучшит условия смазки. А это еще больше повысит долговечность двигателей, хотя моторы УЗАМ даже при минимальном обслуживании ходят и по 150 тыс. км.

Качество – постоянная забота уфимцев. Все двигатели подвергаются горячей обкатке после сборки, периодически здесь проводят тесты на безотказность – 300 часов по специальной методике.

Многое уфимцы задумывали давно, но реализовать смогли только теперь, когда заводам стало дышать полегче. И все же… ИЖ и «Москвич», основные потребители продукции УЗАМа, много ему задолжали, тем не менее он надеется на их реанимацию. Руководство «Москвича» не раз заявляло, что хочет ориентировать производство на выпуск малых серий. Значит, и двигателей ему потребуется совсем немного. «ИЖавто» только начал возвращаться к жизни. Куда ж моторы девать? Может, самим взяться за производство автомобилей? Делают же они снегоходы со своими двигателями. Заполучить оборудование бывшего АЗЛК – и вперед! Возможно, под это найдутся инвесторы, которые помогут сначала возродить любимый многими, доступный по цене, удобный «сорок первый», а потом – создавать новые модели, на которых будут свои же новые двигатели. Почему не помечтать? ЗР

ТАБЛИЦА 1. КАРБЮРАТОРНЫЕ ДВИГАТЕЛИ УЗАМа (данные производителя)

	412	3317/331	3313	3318
Рабочий объем, л	1,6	1,7	1,8	1,8
Степень сжатия	8,8	8,5	7,2	8,5
Максимальная мощность, л. с. при об/мин	80 5500	85 5300	85 5300	90 5300
Максимальный крутящий момент, кгс·м при об/мин	12,2 3400	13,3 3200	13,5 3200	14,5 3200
Диаметр цилиндра, мм	82	85	85	85
Ход поршня, мм	75	75	80	80
Бензин	АИ–93	АИ–91–93	А–76	АИ–91–93
Удельный расход топлива, г/л. с.ч.	221	220	228	220

Примечание. *Двигатель модели 412 предназначен для автомобилей ИЖ–412; 331 – ИЖ–2126; 3313, 3317, 3318 – для «Москвича–2141».*

ТАБЛИЦА 2. АВТОМОБИЛЬНЫЕ ВПРЫСКОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ УЗАМ (данные производителя)

	«Рено-F3R-272»	ВАЗ-21084-20	ВАЗ-2130-10	ВАЗ-2111 (21093i)	УЗАМ-331	УЗАМ-248	УЗАМ-248 (AVL)
Макс. мощность, л. с. при об/мин	112 5200	86 5600	90 5400	70 4800	93 5500	97,6 5500	112 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	168 3500	130 3600	140 3400	118 2800	139,5 3000	161 3000	167 3400
Рабочий объем, см³	1998	1580	1774	1500	1816	1946	1946
Диам. цил. x ход поршня, мм	82,7x93	86x74,8	82x84	82x71	85x80	88x80	88x80
Степень сжатия	9,8	9,9	9,9	9,9	9,5	9,0	9,5
Бензин	АИ–92–98	АИ–95	АИ–95	АИ–91–95	АИ–91–93	АИ–91–93	АИ–95
Литровая мощность, л. с./1000 см³	56,1	54,4	50,7	46,7	51,2	50,2	57,6

Примечание. *Двигатель УЗАМ–331, как и карбюраторный рабочим объемом 1,7 л, предназначен для установки на автомобили «ИЖмаш-Авто» и имеет такое же обозначение. Двигатели 248 – для АО «Москвич».*

/ПОСЕЩЕНИЕ

ТЕКТИЛЬЩИКИ

ВЕСЬ ЕВРОПЕЙСКИЙ «ТЕКТИЛ» ДЕЛАЮТ ЧЕТЫРЕ ЧЕЛОВЕКА

ТЕКСТ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Исаакиевский собор в Питере и Храм Христа Спасителя в Москве. Тоннель под Ла-Маншем, горно-обогатительный комбинат в Якутии и десятилетняя «Самара» из рязанской глубинки. Что у них общего? Все эти объекты обработаны «Тектилом».

«Тектил» ворвался в наше сознание как бы с «черного хода» – на волне массового поклонения непривычному прежде вазовскому качеству образца 70-х. Тогда считалось, что фирменные станции техобслуживания ВАЗа просто не могли применить плохой препарат для антикоррозионной обработки чудо-автомобильчика.

Стремительное снижение бывалого «жигулевского» качества, развал страны, массовое вторжение иномарок – вчерашние кумиры развенчивались один за другим. Без вины виноватым оказался и «Тектил», похвала которому стала чуть ли не признаком симпатии к эпохе застоя. Это наглядно подтвердила и «зарулевская» экспертиза антикоров (ЗР, 1999, № 8, 9) – многих проигравших участников обидела не собственная неудача, а итоговый «тектиловский» рейтинг! Даже тот факт, что далеко не во всех номинациях «Тектил» оказывался первым, порой расценивался как акция в поддержку голландского препарата.

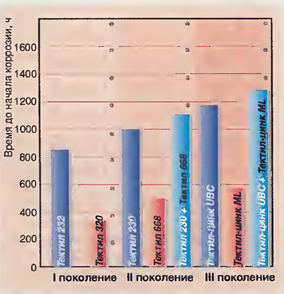
Вообще-то «Тектил» – чистокровный «американец» (кстати, компания «Вальволин» входит сегодня в состав концерна «Эшланд»). Однако на родине у «Тектила» карьера не сложилась – янки не желали тратить доллары на какую-либо дополнительную обработку кузова. Старый Свет радостно принял эмигранта, потихоньку «переадресовав» его на промышленные нужды – от морских контейнеров до якорных цепей. Оно и понятно: редкий производитель автомобилей в Европе не дает сегодня многолетнюю гарантию от сквозной коррозии кузова… А что касается России…

Средний россиянин давно запутался в многочисленных рекламах и гаражных байках – поди разберись, что набухали в эту красивую бочку с ненашенским названием? Ему нет никакого дела до крошечной страны Голландии с маленьким городком Дордрехт. Да и трудно поверить в то, что весь европейский «Тектил» выпускают всего лишь четыре человека, готовящие «варево» в пяти огромных котлах!

Справедливости ради заметим, что спасти российские машины от ржавчины хочет не только «Вальволин». Но в данном случае речь о фирменных блюдах, например цинкосодержащих препаратах. Можно, конечно, перемешать в ведре цинковые опилки и битумную мастику, однако антикор получится только тогда, когда введете диспергированный цинк в жидкую фазу препарата…

«Тектил-Цинк» превосходит известную «Тектил-Бронзу» настолько же, насколько «бронза» превосходит «обычный» антикор. Препарат обладает даже самозалечиванием: соли цинка корродируют, набухают и перекрывают доступ влаги! Пленка «цинка» сохраняет эластичность при 50-градусном морозе, препарат легко карабкается по микрозазорам вверх и не выливается обратно даже при нагреве до полутора сотен градусов – после окраски машины в камере антикор уцелеет.

На рисунке приведены данные, полученные лабораторией защитных



Защитные свойства составов «Тектил» в камере солевого тумана.

материалов ВНИИНП. Отметим, что если первые «тектилы» для днища и скрытых полостей (232-й и 320-й соответственно) защищали машину от ржавчины примерно три года, то их «бронзовые» коллеги (230-й и 668-й) выдерживают уже четыре года, а «цинковые» препараты новейшего поколения – все пять! Впрочем, цифра пять легко превращается в шесть. Дело в том, что «Вальволин» рекомендует для днища комплексную защиту: сначала в качестве «грунта» наносят продукт для скрытых полостей, а уж потом – основной. «Грунт» заполняет микротрещины, вытесняет воду и пропитывает ржавчину, если таковая имеется (шутка…). Он же повышает эластичность и абразивостойкость пленки основного состава, наносимого «вторым» слоем. Итог – лишний год.

Так что же: «Да здравствует цинк – долой бронзу!»? Боже упаси: все три поколения «тектилов» мирно уживаются на рынке друг с другом. Конечно, если средства позволяют, то раздумывать нечего, а вот если лишние 20–30 долларов делают погоду, то можно и сэкономить. Кроме того, не каждый владелец собирается ездить на своей машине всю жизнь, а потому «обыкновенной» трехлетней защиты многим хватит за глаза.

А вот, кстати, и недостатки – как же без них. Это мы можем одними пассатижами и зажигание починить, и бампер открутить, а у «тектильщиков» на всякий конкретный случай должен быть свой собственный продукт. Говоря иначе, ассортимент фирмы нельзя назвать универсальным: хочешь что-то необычное – заказывай, а это довольно долгая история… Кроме того, по неизвестной причине «Вальволин» до сих пор не обратил внимания на водные составы для южных регионов России – без уайт-спирита и прочей гадости. Но это просто вопрос времени.

В заключение – пару слов о новинках фирмы. Звучит красиво: «летающие ингибиторы»… Закрытый склад, а они там порхают и осаждаются на металле в виде тонкой пленки. Еще ходят слухи про какой-то новейший «Тектил-прим», который лучше «цинка» и дешевле «бронзы»… Но это, как говорят братья Стругацкие, уже совсем другая история… ЗР

/ОТВЕЧАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ

На АвтоВАЗе:

ВАСИЛИЙ ОКУЛОВ – НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА АНТИКОРРОЗИОННОЙ ЗАЩИТЫ;
ПАВЕЛ ЕРЕМИН – ИНЖЕНЕР-ИСПЫТАТЕЛЬ ОТДЕЛА ИСПЫТАНИЙ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ;
СЕРГЕЙ ПЕРФИЛОВ – ИНЖЕНЕР-ИСПЫТАТЕЛЬ ОТДЕЛА ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ИСПЫТАНИЙ

Можно ли обрабатывать кузов ВАЗ-2110 импортными антикорами, в частности «Тектилом»? Не вредит ли это заводскому защитному покрытию?

Если это скрытые полости – в порогах, дверях, лонжеронах и т. п., – то для этого нет противопоказаний. Если же собираетесь нанести дополнительный слой мастики, стремясь еще лучше защитить днище и арку кузова, то от подобной операции стоит воздержаться.

Заводское покрытие не нуждается в «подкреплении», если оно еще не повреждено. При нанесении дополнительного покрытия первое нередко размягчается и набухает. В конечном счете отслаиваются оба слоя, оголяя металл.

Если же заводское покрытие нарушено, то восстанавливать его совершенно необходимо. Но лучше в условиях спецавтоцентра, где правильно подберут материал, квалифицированно проведут работу и дадут определенные гарантии. Сегодняшнее многообразие мастик на рынке не делает проще их выбор. Многие из них способны ослабить заводское покрытие.

В продаже встречаются «десятые» комбинации приборов разных производителей. Насколько они взаимозаменяемы?

Комбинации «десятого» семейства производят три завода – Владимирский (с механическим счетчиком пробега), Чистопольский и Курский (с электронными жидкокристаллическими индикаторами пробега – ЖКИ). Кроме «десятых», существуют аналогичные им комбинации приборов 2115, выпускаемые в Чистополе и Курске. Такими комплектуют «самары» с панелью приборов от «Самары-2», собственно «самары-2» и новые «нивы» ВАЗ-2123. Отличаются эти комбинации от «десятых» двумя ЖКИ.

Все названные варианты взаимозаменяемы почти без ограничений. Конечно, полноценная работа комбинации приборов 2115 потребует установки датчика «забортной» температуры – его штатное место под передним бампером машины. Без этого индикатор будет высвечивать показания «минус 40» градусов. И еще одно. Автомобили ВАЗ-2110, выпущенные до 1997 года с комбинацией владимирского производства (с механическим счетчиком пробега), не имели в жгуте, подключенном к комбинации, постоянного «плюса», который необходим для сохранения показаний суточного пробега и установленного на часах времени. Если такую машину оснастить комбинацией с ЖКИ, придется самостоятельно провести к ней постоянный «плюс», например, с клеммы «30» замка зажигания.

Научите правильно читать показания приборов на ВАЗ-2108 – уж больно скупы их шкалы.

На приборах указаны лишь предельные величины параметров – нижние, верхние и оптимальные зоны. Например, на указателе температуры двигателя штрихами выделена зона от 90 до 115 градусов, на вольтметре – от 12 до 14 вольт.

Штатные автомобильные приборы – это не измерители, а указатели. Если владелец машины заявляет: «Стрелка не дошла 2 мм до отметки 90, значит температура двигателя 88 градусов», то он скорее всего ошибается. Для измерений с такой точностью требуются совсем другие приборы, более высокого класса и… очень дорогие.

Кроме того, любой автомобильный указатель работает в паре с датчиком. И тот и другой имеют свои допуски, которые при работе «пары» накладываются друг на друга, еще больше искажая показания.

Кстати, на указателях комбинации 2107 (кроме спидометра и тахометра) вообще нет ни одной цифры, каждая шкала поделена на три зоны: зеленую – оптимальную, желтую – предупреждающую и красную – аварийную.

Предусмотрен ли бортовой компьютер для «десятки»?

Да, причем в двух модификациях.

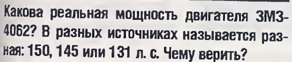
Первая – 2112-3857010 (16.3857) предназначена для всех моделей «десятого» семейства. Компьютер устанавливают на место для часов в консоли, при этом соединяют с имеющимся специальным жгутом проводов с 9-контактным разъемом. Он совместим со всеми блоками ЭСУД (что обеспечивается установкой перемычек согласно прилагаемой инструкции).

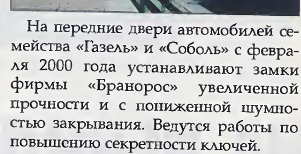
Вторая версия – 2114-3857010 (15.3857) предназначена для «самар» и «самар-2». Для компьютера у них предусмотрено специальное гнездо в панели. Жгут для подключения заложен только на впрысковых «самарах-2». Для остальных версий потребуются отдельный дополнительный жгут, датчики скорости и расхода топлива.

Бортовой компьютер выполняет 15 различных функций: измеряет и показывает общий мгновенный и средний расход топлива на 100 км пробега (при скорости ниже 20 км/ч показывает расход в час), общий пробег, среднюю и мгновенную скорость, остаток топлива в баке с дискретностью в один литр, предполагаемый пробег на остатке топлива при данном режиме движения. Кроме того, способен показывать напряжение бортовой сети, текущее время, время работы двигателя, время в пути, температуру окружающего воздуха (для этого требуется специальный датчик), может работать в режиме календаря и будильника. Имеет задаваемые водителем сигнализаторы превышения скорости, отклонений напряжения бортовой сети, наружной температуры и пробега на остатке топлива менее 50 км (подробнее в ЗР, № 2 за этот год – **ред.**).

Автомобили, сходящие с заводского конвейера, такими изделиями пока не комплектуются.

АВТОЗАВОДОВ





На ГАЗе:

ВЛАДИМИР ДАВЫДОВ – НАЧАЛЬНИК КОНСТРУКТОРСКОГО ОТДЕЛА;
ВЛАДИМИР ДОБРОХОТОВ – НАЧАЛЬНИК КОНСТРУКТОРСКОГО БЮРО;
ВЛАДИМИР НОСАКОВ – ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО КОНСТРУКТОРА

Какова реальная мощность двигателя ЗМЗ-4062? В разных источниках называется разная: 150, 145 или 131 л. с. Чему верить?

В настоящее время ОАО «ГАЗ» указывает для автомобильных двигателей мощность «нетто», в то время как ранее фигурировала «брутто». Мощность «нетто» ближе к передаваемой в трансмиссию автомобиля, так как дополнительно учитывает потери в системах двигателя (выпускной, питания, в устройствах снижения токсичности, системе охлаждения на привод вентилятора, привод водяного насоса и др.). Величина мощности «нетто» для одной и той же модели двигателя зависит от конструкции перечисленных систем и устройств, поэтому для каждой модели автомобиля она будет различна.

Модель автомобиля	Мощность двигателя кВт/л. с.	
	ЗМЗ-4062	ЗМЗ-4052
3110	96/130	
3111	96/130,5	100/136
3111 с нейтрализатором	93/126,5	97/132

На моей «Волге» вышел из строя задний мост. Оказалось, что найти запасной под четырнадцатидюймовые колеса непросто. Продолжается ли выпуск таких деталей? Есть ли «новые» мосты (с неразрезной балкой) под «старые» колеса?

Задние мосты к автомобилям «Волга» под четырнадцатидюймовые колеса выпускаются для автомобилей с передними барабанными тормозами – 24-10-2400012-01 и с передними дисковыми тормозами – 31029-2400012-60. И те и другие с неразъемным картером.

На автомобиле «Соболь» вышли из строя передние амортизаторы. Какие, кроме стандартных, можно без опасения ставить на «Соболь»?

При замене передних амортизаторов на «Соболе» завод рекомендует устанавливать только стандартные, поставляемые для этого автомобиля фирмой «Плаза», Санкт-Петербург.

Планируется ли выпускать бортовой «Соболь»?

Подготовка производства такого автомобиля («Соболь» ГАЗ-2310) на ГАЗе уже завершена, и в 2000 году выпущена первая промышленная партия. Дальнейшее производство будет зависеть от наличия заказов потребителей.

Допускается ли установка на ГАЗ-3307 дизельного двигателя Д-245? Если да, то какие это повлечет переделки автомобиля?

Весьма и весьма значительные, включающие, в частности: переделку передней части рамы; установку охладителя наддувочного воздуха новой конструкции; применение оригинального радиатора системы охлаждения; замену системы выпуска газов; использование сцепления ГАЗ-4301 и оригинальной пятиступенчатой коробки передач конструкции ГАЗ; замену главной пары в редукторе заднего моста. С учетом изложенного такое переоборудование в условиях эксплуатации ГАЗ не рекомендует. В настоящее время в ОАО «ГАЗ» идет подготовка производства автомобиля ГАЗ-3309 с двигателем Д-245.7.

Какую смазку можно использовать в трансмиссии автомобилей «Волга»? Допустимо ли применение синтетического трансмиссионного масла?

В задних мостах и коробках передач автомобилей «Волга» применяют следующие масла: трансмиссионное «Омскойл Супер Т (ТМ5-18)» ТУ 38.301-19-62-95, «Уфалюб Унитранс» ТУ 0253-001-11493112-93 и «Девон Супер Т (ТМ5-18)» ТУ 0253-035-00219158-99. Все эти масла взаимозаменяемы.

Испытания синтетических масел в трансмиссии автомобилей «Волга» автозавод еще не закончил, поэтому рекомендаций по их применению пока дать не можем.

Планирует ли ГАЗ усовершенствование дверных замков? Сегодняшние не слишком надежны и не очень секретны. Будет ли изменена конструкция вечно ломающихся дверных ручек «Газели» и «Соболя»?

На передние двери автомобилей семейства «Газель» и «Соболь» с февраля 2000 года устанавливают замки фирмы «Бранорос» увеличенной прочности и с пониженной шумностью закрывания. Ведутся работы по повышению секретности ключей.

С ноября прошлого года внедрена в производство усиленная наружная ручка передних дверей автомобилей «Газель» и «Соболь». Усиление выполнено введением двух ребер толщиной 2 мм в районе бобышки, передающей усилие на привод замка

В продаже появились автомобили с дизелем ГАЗ-560. Хотелось бы узнать, есть ли в регионах сервисные станции, которые готовы обслуживать и ремонтировать новый мотор? И еще: до какой температуры этот двигатель уверенно пускается зимой?

Дизельный двигатель ГАЗ-560 уверенно пускается зимой при температуре окружающего воздуха до -25°С при использовании масла с маркировкой 5W40. Обслуживание и ремонт этих двигателей должен производить региональный дилер – официальный представитель ОАО «ГАЗ», который продает дизельные автомобили.

На «Волге» гидроусилитель руля издает характерный сипящий звук. Говорит ли это о его неисправности? Как от этого избавиться?

При работе гидроусилителя руля под нагрузкой, например, при повороте колес на небольшой скорости движения автомобиля, «шипение» допускается, и это не является признаком неисправности.

Возможна ли установка в «Волгу»-универсал заднего сиденья от ГАЗ-3110?

При установке на «Волгу»-универсал заднего сиденья от ГАЗ-3110 необходимо обеспечить требования безопасности для пассажиров, что связано с существенными изменениями конструкции кузова и последующими испытаниями. Самостоятельно проводить такую работу завод не рекомендует.

Основные причины отказов датчиков положения дроссельной заслонки: быстро стирается резистивный слой на пластине; ослабевает прижимная пружина.





Торговый знак ОАО «Арзамасский завод радиодеталей».

/РАССЛЕДОВАНИЕ

НА НЕВИДИМЫХ ДОРОЖКАХ

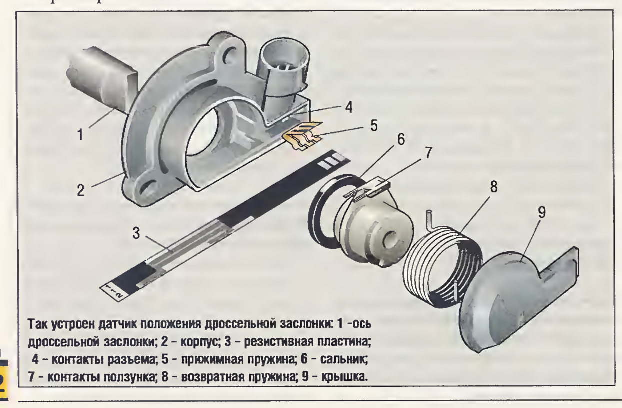
...ПРЯТАЛАСЬ ПРИЧИНА МАССОВЫХ ОТКАЗОВ ДАТЧИКОВ ДРОССЕЛЬНОЙ ЗАСЛОНКИ

ТЕКСТ / МАКСИМ САЧКОВ

Эти комплектующие для впрысковых моторов «самар» и «десяток» производит ООО «Автокомплект», дочернее предприятие «Арзамасского завода радиодеталей». Туда и отправился ваш корреспондент, прихватив несколько неисправных узлов.

Начнем с истории. С 1996 года Волжский автозавод стал постепенно отказываться от импортных компонентов в системах управления двигателем. В Арзамасе, где набили руку на различных резисторах, взялись в короткие сроки подготовить замену «джи-эмовскому» датчику положения дроссельной заслонки. Через некоторое время отечественные компоненты уже работали на впрысковых «самарах»... только, увы, не подолгу.

Основной причиной был износ резистивного элемента внутри датчика (см. фото). Контакты ползунка, жестко связанные с осью дроссельной заслонки, со временем «протаптывали» глубокие следы на дорожках пластинки, и датчик выдавал ложные сигналы. К прежним арзамасским резисторам (например, для радиопромышленности) предъявлялись менее жесткие требования по износостойкости, теперь же предприятию пришлось искать новые материалы, дорабатывать конструкцию датчика, совершенствовать технологию.



Так устроен датчик положения дроссельной заслонки: 1 -ось дроссельной заслонки; 2 - корпус; 3 - резистивная пластина; 4 - контакты разъема; 5 - прижимная пружина; 6 - сальник; 7 - контакты ползунка; 8 - возвратная пружина; 9 - крышка.

Это была основная болезнь, косившая все датчики без разбора. Кстати, и отказавшие изделия, которые мы прихватили с собой на завод, тоже были ей поражены. Другая проблема заключалась в неверно подобранном усилии пружины, прижимающей резистивную пластину к контактам разъема. Эту массовую неисправность на заводе устранили довольно быстро, и больше она не докучала. Средство от основной болезни искали намного дольше.

Первым делом изменили состав пасты, которая наносилась на пластину. Пришлось отказаться от отечественного сырья в пользу импортного. Этого оказалось недостаточно. Тогда взялись за технологию нанесения пасты на пленку. Параллельно работали над контактами ползунка.

И вот к концу 1999 года на свет появились модернизированные датчики положения дроссельных заслонок, вобравшие в себя все передовые наработки. На заводе уверили, что эти компоненты системы управления не будут доставлять хлопот автолюбителям. Кстати, в 2000-м датчики сменили еще и окрас – из рыжих превратились в серые, а в нынешнем году корпус стал черным.

Заводские специалисты обещали в ближайшее время увеличить ресурс еще в 1,5 раза. Что ж, запас карман не тянет, а пока остается надеяться, что и датчики, которые сегодня выпускает Арзамас, не вызовут нареканий, тем самым искупив вину предшественников. ЗР

КОТ В МЕШКЕ /ИСТОЧНИК ПИТАНИЯ

ПОКУПАЕМ «ПРАВИЛЬНЫЙ» АККУМУЛЯТОР

ТЕКСТ / ВЛАДИМИР АРБУЗОВ

Аккумуляторов нынче в продаже превеликое множество. С батареями именитых фирм все ясно – добротный, но дорогой товар. Самый удачный выбор для тех, кто в состоянии платить. Купил и забудь об АКБ на несколько лет. Но попробуем разобраться в том, что предлагает рынок рядовому владельцу «Жигулей» или иномарки не первой свежести.

Яркие наклейки, разноцветные корпуса, звучные названия, как правило, к качеству батарей не имеют отношения. Разнообразие такое, что невольно подумаешь: аккумуляторы делают все кому не лень. В самом деле: закупил корпуса и пластины, все это где-то собрал, залил уксусом подешевле да прилепил этикетку поцветастей – и готов аккумулятор. Может, так и появляются на свет изделия с самыми громкими названиями? И – внезапно исчезают, уступив место на полках другим, новым, сработанным по той же «технологии». «Могучий Бык» (по-английски, естественно!) вдруг превращается в «Неукротимого Бизона», а тот в свою очередь – в «Мощного Буйвола». Наблюдательный покупатель обязательно приметит, что изделия отличаются лишь наклейкой. Корпуса абсолютно одинаковы, иной раз даже заусенец у них в одном и том же месте! Служат такие батареи обычно год, от силы два. Причина столь малого срока службы ясна – низкое качество изготовления: ненадежная пайка перемычек и разная емкость банок в батарее. Из-за последнего дефекта одна банка вскоре начинает «отставать». Разрядившись до предела, она будет заряжаться от соседних, естественно обратной полярностью (иначе говоря, происходит процесс двойной сульфатации). Такую в условиях гаража так просто уже не зарядишь.

Несмываемая дата выпуска, которая должна быть нанесена на батарее, здесь либо вообще не проставлена, либо присутствует на бумажном ярлычке, который по мере «надобности» легко заменить на свежий. Реквизиты производителя и его адрес столь туманно зашифрованы, что о любых его гарантийных посулах придется забыть. Разве что заручиться гарантией продавца. А он больше двух недель не дает.

Та же цена, а то и подешевле у небросктих отечественных батарей-тружениц. Почему дешевле? Да потому, что не надо платить таможенные пошлины – комплектующие из отечественного сырья, да и зарплата на заводах… Тем не менее дешевле в данном случае – не значит хуже.

Так что же выбрать? И как? Сперва о том, что бросается в глаза сразу. В последнее время появились российские аккумуляторы с ручкой. Мелочь, а удобно. А вот глазок-индикатор не более чем забавная игрушка. Точность его не выдерживает критики, да и контролирует он лишь одну банку из шести. Рекламный трюк.

Обратим внимание на расположение пробок. Если они утоплены в лоток – непременно обрастут грязью. Стоит отвернуть пробку – грязь сыплется внутрь, что здоровья батарее не прибавит. Можно на прилавках найти и старые, залитые черной мастикой аккумуляторы. У них – свои преимущества: низкая цена, удивительная ремонтопригодность, надежные, неперегорающие, вынесенные из банок перемычки – такие батареи не взрываются. Немаловажно и то, что их никто не подделывает – невыгодно.

Новые аккумуляторы, как известно, могут быть в трех вариантах: незаряженные, сухозаряженные и с электролитом. В чем разница? С залитым все ясно: поставил на машину – и поехал. Хотя для продления здоровой жизни батареи лучше бы ее предварительно подвергнуть контрольно-тренировочному циклу – разрядить током, равным 0,1 емкости, до напряжения 10,4 В или плотности электролита 1,24 г/см^3, а затем зарядить. Незаряженный аккумулятор – сегодня большая редкость. Такую батарею собирают в блок, не подвергая пластины формовке (заряду в специальных ваннах). Храниться она может без особого вреда для себя пять-шесть, а то и более лет. Лишь бы пробки были завернуты герметично. Сухозаряженный отличается тем, что его пластины перед сборкой заряжают (формуют), промывают и сушат.



От разнообразия марок и цен батарей рябит в глазах – сумей только правильно выбрать!

Ресурс всех батарей примерно одинаков и зависит более всего от условий эксплуатации. Если аккумулятор нужен немедленно – имеет смысл купить залитый. Если же ему стоять на дальней полке до осени – сухозаряженный. А в стратегический запас – незаряженный. Дело в том, что срок хранения у них разный. Для залитого год без работы уже старость, а два – смерть. Сухозаряженный выдержит год безболезненно, два – еще терпимо, больше – хуже. Если сквозь прозрачный корпус на дне виден осыпавшийся с пластин шлам – воздержимся от покупки. Незаряженные батареи обозначены букой «Н» на маркировке. Особое внимание – дате выпуска. Если срок хранения истек – лучше ее не покупать, как бы ни убеждал вас продавец. Аргументы в виде нормальной плотности электролита, хорошей скидки и кристально честных глаз продавца в расчет не принимаем.

Самым выгодным приобретением будет, пожалуй, залитый аккумулятор. Заряжен он по всем правилам, электролит в нем чистый, проверенный. А перед отгрузкой покупателю солидный производитель еще на заводе каждую батарею прогонит через «камеру пыток». Готовую батарею замыкают накоротко на 220 миллисекунд. Ток получается чудовищный – около 800 ампер! ГОСТ 959–91 такой проверки не предусматривает, зато собранный с огрехами аккумулятор (к примеру, с плохо пропаянными контактами перемычек) за ворота не выйдет: в переплавку!

Занятно, что аккумуляторы многих

именитых фирм не выдержат таких мук – хлипкие пластины (менее миллиметра толщиной) просто искорежит током. Российские заводы на свинце не экономят. И не от широты душевной, а по технологической бедности. Толстые, в 1,4 мм, пластины способны выдерживать серьезные перегрузки. Пуск замерзшего двигателя зимой или выезд «на стартере» из глубокой лужи не нанесет им вреда.

С опаской следует относиться к батареям с маркировкой «калий». По обкатанной технологии для улучшения литейных свойств в свинец добавляют немного сурьмы, что слегка увеличивает саморазряд и газовыделение. Сейчас некоторые фирмы вместо сурьмы используют калий. В полностью исправном автомобиле такой аккумулятор ведет себя лучше. Но стоит напряжению подняться на один-два вольта (что бывает, к примеру, при поломке регулятора напряжения), и батарея буквально шипит – так обильно выделяется газ.

У любой батареи со временем растет внутреннее сопротивление и, чтобы ее полностью зарядить, нужно уже не 14,2 В, а, к примеру, 15–16. Естественно, на автомобиле она недозаряжается – не дает регулятор напряжения, а на зарядной станции та, что с калием, неистово кипит.

Некоторые батареи украшены надписью «серебро». Добавка этого благородного металла делает аккумулятор долговечнее, надежнее, но покупка его целесообразна для тех, чей автомобиль покидает гараж лишь несколько раз в год.

Особенность необслуживаемых батарей – отсутствие специальной ванны на дне корпуса. Неизбежно осыпающиеся пластины спрятаны в конверты и опущены почти до дна, а освободившееся место занято большим объемом электролита. На Западе принято заключать в оболочку положительные пластины, поскольку они активнее осыпаются. Со временем конверт разбухает настолько, что может лопнуть и даже сломать банку. Хитрые на выдумку российские инженеры упрятали в упаковку отрицательные пластины. Для батареи безразлично, какой из полюсов изолировать, а конверты остаются целыми.

И пусть полки ломятся от разнообразия аккумуляторов. Хотим верить, что наш читатель теперь будет лучше знать, что выбирать. Главное – смотрите на дату выпуска! ЗР

/НАМ ПИШУТ!

Это письмо пришло к нам на бланке АвтоВАЗа и подписали его заместитель директора завода Г. Л. Юнак и заместитель главного конструктора А. Н. Москалюк. Скорее даже не письмо, а отклик на статью нашего читателя А. Сергеева о ремонте ремня безопасности (ЗР, 2000, № 10, с. 221). Поблагодарив журнал за «поднятую проблему о дефектах ремней безопасности», авторы посчитали публикацию статьи «досадной ошибкой». Приведем их аргументы.

«В статье, – пишут они, – показаны фото ремня безопасности АО «Норма», ремни же других производителей отличаются от них по конструкции и проведение манипуляций с ними, изложенных в статье, может привести к непоправимым последствиям». Возражают они и против того, что Сергеев разбирает механизм двойной блокировки инерционной катушки. И далее напоминают (цитируем): «Срок службы ремня составляет не менее 5 лет при соблюдении правил эксплуатации и ухода. Для выяснения неисправности в ремне безопасности автовладелец должен обратиться на СТО АвтоВАЗ. Работники СТО проведут необходимую в каждом конкретном случае работу по выявлению и устранению неисправности или замене ремня».

Пусть в это верится с трудом (об «идиллии» на СТО ВАЗа знаем не понаслышке – бывали там не раз), но нам остается только поблагодарить руководящих работников завода за внимание к журналу и желание предостеречь читателей от ошибок. Что мы и делаем. Но вот поставить на этом точку совесть, простите, не позволяет.

Хорошо знакомый нам высоченный корпус дирекции ВАЗа в Тольятти все-таки не башня из слоновой кости, куда снаружи ничего не проникает, и его обитатели должны хотя бы представлять, что происходит с продукцией их поставщиков, в частности с ремнями безопасности (опять цитируем): «Прошедшими омологационные испытания, на ярлыке-этикетке каждого ремня имеется номер официального утверждения и протокол испытаний согласно Правилу № 16 ЕЭК ООН. Производители ремня безопасности и автомобиля несут полную ответственность за его работоспособность».

Не станем обращаться к письмам читателей на эту тему, устраивать опросы в Интернете – приведем лишь несколько свежих фактов из опыта эксплуатации автомобилей ВАЗ в редакции.

Итак, «ремень безопасности, прошедший омологационные испытания (и т. д.), установленный на новенькой «пятерке» (VIN XTA21053011905357), не застегивается! Защелкиваться – защелкивается, но через несколько минут выскакивает и больно бьет пряжкой по носу! На «шестерке» (VIN X7D21060010053475), купленной буквально на следующий день, водительский ремень и вовсе не вытягивается из катушки. Зато как висит! Новый, блестящий, натянут как тетива! Теперь надо гнать машины в автосервис, на замену по гарантии. Если подходить строго, ехать без ремня запрещается Правилами! Эвакуатором? За счет АвтоВАЗа? На это уйдет не один месяц...

Может, это беда, только на старых моделях? Тогда хит сезона – новейший хэтчбек ВАЗ-2112. На нем (VIN XTA211200Y0000349) задний правый ремень заклинило на третий день эксплуатации. Причем в одну сторону – втягивается внутрь, а оттуда – пикак. С горем пополам спинку из-под ремня выдернули. И оп тут же с визгом натянулся. Причем лег прямо на штырь фиксации сиденья.

Вот как оборачивается «омологация», Правило № 16 и т. п., хотя и звучит красиво.

Не поймите нас превратно, уважаемые руководящие работники ВАЗа. Наши возражения к «чести мундира» не имеют отношения. Да, ремонт ремня безопасности – нежелательная, вынужденная мера (об этом мы и написали в послесловии к статье Сергеева), но это все-таки лучше, чем неисправный ремень или вообще без него. А еще лучше, как вы пишите, если производители ремней безопасности («Норма» и другие) и автомобилей (ВАЗ) будут нести полную ответственность за их работоспособность. Тогда сама по себе отпадет необходимость и в их ремонте, и в статьях на эту тему.

РЕДАКЦИЯ «ЗА РУЛЕМ»

ДЛЯ КАМИКАДЗЕ /АВТО ИЗ МАГАЗИНА

ВОЛГА ИЗ АВТОСАЛОНА – «РАДОСТЬ СО СЛЕЗАМИ НА ГЛАЗАХ»

ТЕКСТ / МИХАИЛ КОВРИГИН,
РОМАН СОЛДАТОВ

Как только мы решились на покупку ГАЗ-310221, все универсалы, словно по команде, исчезли из московских автосалонов. «Обзванивание» заводских дилеров отнимало час за часом, но все безрезультатно: завод в конце года приостановил отгрузку автомобилей. Буквально чудом в одной из фирм удалось «раскопать» два универсала. Первый отпал сразу. Брать машину белого цвета по хорошо известным причинам не хотелось. Второй экземпляр был окрашен «зеленой липой» и в подходящей комплектации. Нет выбора – нет сомнений. Берем. Заплатив четыре с половиной тысячи долларов, получаем документы и в путь.

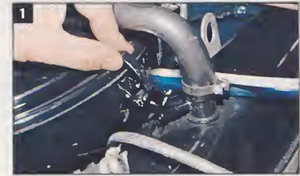
НЕ ГУДИТЕ: ЕДУ, КАК МОГУ!

Хорошо быть обеспеченным буржуа и, купив в автосалоне «Мерседес», укатить на нем сразу на другой континент. Но с нашим автопромом такие «этюды» не проходят. Доехать бы до гаража. А там – затянуть недокрученное, отладить неотрегулированное, подсоединить болтающиеся шланги и разъемы электропроводки, долить жидкости, пополнить смазку в узлах...

Резвостью машина не порадовала. С одной стороны – все понятно. «Сил» даже полноценного 4021-го двигателя для 1600 кг снаряженной массы автомобиля явно маловато. Между тем на период обкатки мощность, как это повелось от прошлых времен, ограничивают прокладкой, которая буквально «душит» мотор. И вас, «как стоячего», обходят все машины, мотоциклы и «запорожцы». А попробуйте, двигаясь медленнее потока, куда-либо «перестроиться», не испортив никому настроения! Водители моргают фарами, злобно гудят, а наиболее воспитанные молча крутят пальцем у виска. Пришлось менять тактику. Окружающие, резво стартуя со светофора, быстро удалялись от нас, а следующая волна догоняла секунд через двадцать. Этого времени вполне хватало, чтобы занять нужную полосу и не уступать ее уже никому.

Наконец на затяжном спуске, при попутном ветре, мы достигли сказочной скорости 80 км/ч. Но радоваться было рано. Теперь машина стала «рыскать» по дороге. Титаническими усилиями удержали ее... И решили при первой же возможности отрегулировать углы установки передних колес, «расхождение» которых было очевидно и без приборов. Да заодно разобраться с провалами в работе двигателя...

...Гора с плеч! Мы в техническом центре. Сразу на подъемник. В первой же поездке у нас накопилось немало вопросов к машине. Понадобилось открыть крышку корпуса воздушного фильтра – один из зажимов упирается в трубку и открываться не желает (фото 1). Пришлось отверткой стянуть защелку с крышки. А дальше что? Больше ею не пользоваться? Для


Зажим не откроешь...Может, он лишний?


Мелочь, а неприятно.



Одним цилиндром меньше.

завода устранить такую мелочь – пара пустяков.

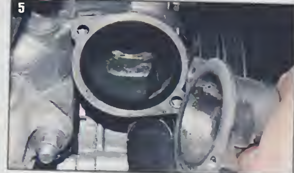
Добрались до карбюратора, а на нем, оказывается, не хватает пружины воздушной заслонки (фото 2). Но причина обнаружившихся «провалов» не в ней, а в обломившемся изоляторе свечи второго цилиндра (фото 3).

Заменяем свечу, заодно подтягиваем болты крышки головки блока (фото 4). Теперь разберемся с температурой двигателя. Почему-то всю дорогу она не поднималась выше 40°С. Сливаем «Тосол», снимаем крышку с патрубком, а там… сплошной «фигвам» с уплотнительной прокладкой (фото 5). Что, термостат теперь ставят только за дополнительную плату? Или эта машина – в тропическом исполнении?

А вот и причина страшного дребезжания, доносившегося из мотора. Крепление аккумуляторной батареи «сползло» под двигатель и передавало его вибрации на брызговик (фото 6). Хотя батарея была целехонька, на площадке под ней были обнаружены красноречивые следы электролита. А когда мы снова попытались запустить двигатель, из стартера потянуло едким дымком. Пришлось его разбирать. Оказалось, что две из четырех щеточных пружин сломаны (фото 7) и вся нагрузка ложилась на два оставшихся контакта. Щетки буквально плавились, а коллектор сильно обгорел (фото 8). Поскольку «щеточный угол» в магазинах автозапчастей встречается крайне редко, пришлось отдать 900 р. и купить новый стартер. Но прежде чем его устанавливать, вскрыли заднюю крышку и проверили исправ-

К пуговицам претензии есть?





Африканский вариант.

ность пружин и щеток. С «Волгой» поневоле станешь суеверным.

Отдельное восхищение вызвали резиновые коврики. Таковыми их можно назвать с большой натяжкой. Эти обрезки больше похожи на отходы фабрики по производству резиновых изделий (фото 9). Но это все цветочки, ягодки ждали впереди (фото 10). Хорошо, что заметили. Далеко не все автолюбители устраивают своему приобретению тщательную ревизию. И напрасно! Помнится, один из читателей журнала чудом остался цел, когда в его старенький «Вольво-244» на полном ходу врезался «Святогор» с незашплинтованной, как оказалось, осью педали тормоза – она вывалилась после 600 км пробега. Экспертиза установила вину завода, владельцу «Святогора» заменили машину и компенсировали убытки, но ведь мог быть и другой, трагический финал.

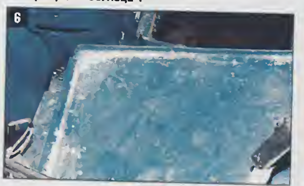


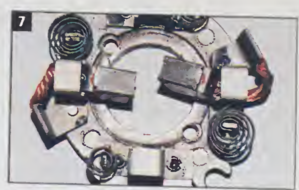
ТАЙНОЕ ПОСЛАНИЕ?

Случайно в салоне машины был обнаружен листок бумаги (фото 11) с весьма подходящими к теме разговора словами: «Осторожно! Нет тормозов» (!). Мы, конечно, ничего утверждать не можем, но то, что листок сделан в типографии и, судя по следам заводского герметика, был раньше здесь куда-то приклеен, наводит на размышления.

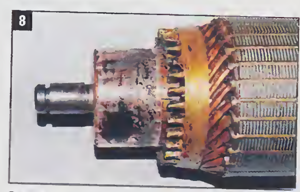
На каком «жизненном этапе» машина была без тормозов? И когда, где тормоза «появились»? А может, бумажку прилепили по поводу того самого, неустановленного штифта, что мы обнаружили? А она, злодейка, взя-

Возвращаем «беглеца».





Раз колечко, два колечко.



Сгорел на работе.



«Фирменные» коврики.

ла да и отклеилась… Собственных «волг» у авторов нет, но сколько их колесит по дорогам! Самое любопытное: в сервисной книжке стоит печать и подпись продавца рядом с записью: «Автомобиль к эксплуатации подготовлен». Остается только добавить: для камикадзе.

ЗР

Где шплинт?



Автор не подписался.



/ТАБЕЛЬ О РАНГАХ

РАПОРТ ТЮВ

КТО СИЛЬНЕЙ, А КТО СЛАБЕЙ

ТЕКСТ / БОРИС ХУБАЕВ

О немецком ТЮВ (TÜV) наслышаны многие. Редкий номер «За рулем» обходится без упоминания этой организации, полное название которой Technischer Überwachungs-verein – Объединение технического надзора. Оно осуществляет в Германии и технический контроль всего огромного автомобильного парка, выдает специальные наклейки на номера, разрешающие эксплуатировать машины.

О масштабах деятельности ТЮВ лучше всего говорит количество автомобилей в ФРГ – свыше 40 млн. В 2000 году через его станции прошли контрольную проверку без малого 7 млн. легковых автомобилей, о результатах которой сообщал ежегодный отчет – «Рапорт ТЮВ». Приведенные в нем данные представляют интерес для многих наших автомобилистов – владельцев иномарок. И не только для них. Но прежде чем обратиться к таблице результатов техосмотра по моделям машин в зависимости от их возраста, кратко познакомимся с «технологией» контроля, осуществляемого ТЮВом.

К техосмотру по принятому в ФРГ закону новые автомобили представляют после трех лет эксплуатации, а после четырех лет – ежегодно. По результатам проверки автомобиль может быть отнесен к одной из четырех групп:

1. Без недостатков. Владелец сразу же получает наклейку – право на эксплуатацию.

2. Незначительные недостатки (например, перегорела лампочка). Владелец получает наклейку, но обязан при этом устранить замечание ТЮВ в течение четырех недель.

3. Значительные недостатки. Наклейка не выдается – владелец в течение четырех недель обязан устранить дефекты и вновь представить автомобиль к техосмотру.

4. Ненадежны, небезопасны. Изымаются из эксплуатации.

Езда без наклейки-разрешения чревата крупными неприятностями – при аварии будешь назван виноватым, не выдадут страховку и так далее. Рассудительные немецкие водители просто не сядут за руль, не имея наклейки ТЮФ.

Проверка автомобилей очень серьезна и включает внешний осмотр (нет ли потеков, трещин и т. д.), контроль на токсичность, наличие люфтов, износ шин и так далее по полной программе. Особое внимание – работе тормозов, фар и полной исправности ходовой части. На специальном подъемнике проверяют углы установки колес, нещадно трясут на вибростенде.

В рапорте ТЮВ все автомобили подразделяют по «возрасту» на пять групп: до трех лет, до пяти, до семи, до девяти и до одиннадцати. Привести всю таблицу не позволяет объем журнала – мы оставили самые новые, самые старые автомобили и – «серединку», а среди моделей – наиболее распространенные в России.

В итоговой таблице ТЮВ учитывают только значительные недостатки (см. выше), напрямую влияющие на безопасность движения: повышенные люфты в рулевом механизме, неэффективные тормоза, люфты в шарнирах подвески, плохие амортизаторы и т. д.

Дефектность применительно к той или иной модели в таблице определяется в процентах. Если, к примеру, против «Субару-Джасти» стоит цифра 1,5, это значит, что из тысячи проверенных машин у пятнадцати обнаружены те самые «значительные недостатки». В данном случае это – лучший показатель в группе автомобилей в возрасте до 3 лет. У «Крайслера-Вояджер», занявшего аж 103-е место, 195 дефектных машин на тысячу. Средний показатель в группе – 4,7: именно с ним удобно сравнивать данные по другим автомобилям, раздавая оценки «лучше – хуже».

Во второй группе (до 5 лет) лидирует «Тойота RAV-4», в третьей (до семи) и четвертой (до девяти) – «Мерседес-SL», а в пятой (до одиннадцати) – «Порше-911». Показательно, что во всех возрастных категориях одни и те же лидеры: «Субару», «Тойота», «Мерседес», «Порше». «Японцы» занимают в каждой группе три-четыре места в первой пятерке. В аутсайдерах (традиционно) «Рено», «Пежо», «Ситроен», ФИАТ, «Альфа-Ромео», СЕАТ. В середине утвердились БМВ, «Ауди», «Фольксваген», «Ниссан», «Мазда», «Хонда». Иными словами, японцы тяготеют к верхней части таблицы, немцы – к середине, французы, испанцы и американцы тянутся в конце. Но это в общем. А, скажем, в группе самых «молодых» автомобилей японцы не всегда впереди: «Хонда-Аккорд» на 50-м месте, «Мицубиси-Паджеро» на 73-м (крутым на заметку!), а «Ниссан-Патрол» аж на 90-м! В то же время на 7, 9 и 21-м местах – «Мерседес». Не обрадовал рапорт ТЮВ хозяев БМВ: третья и пятая серии делят 62-е и 65-е места с уровнем дефектов 5% при среднем в таблице 4,7%. «Опель» размазан по всей таблице: «Корса» – 17-е место, «Вектра» – 42-е, «Омега» – 70-е, «Фронтера» – 85-е и «Калибра» – 94-е.

С годами (вторая возрастная группа, до 5 лет) картина постепенно меняется. «Мерседес» спускается на 11, 13, 14 и 17-е места, БМВ – на почетном 29-м (пятая и седьмая серии) и 64-м («трешка»). Далее (6–7 лет эксплуатации) «Мерседес» упрочняет свою позицию, заняв места 1, 7, 10 и 11-е в группе до 7 лет. БМВ уверенно держится середины: 37, 40 и 51-е места. Впечатляет движение «Порше» с 21-го места в первой группе до первого в последней.

В таблице ТЮВ представлены не все машины: в отчет не попадают те, продажа которых не превышает 2000 штук в год – «Феррари», «Роллс-Ройс» и прочих произведений искусства здесь не увидеть. В разряд экзотики попала и наша «Лада» – в прошлом году ее купили 600 немцев. А всего десять лет назад германский рынок проглатывал по 50 тысяч «лад» в год! Еще пять-шесть лет назад она в длинных списках ТЮВ занимала утешительные 74–75-е места, где-то между «Рено», «Пежо» и ФИАТом.

ТЮВ дает среднестатическую оценку качества машин. Конкретный автомобиль может оказаться и без дефектов, которыми изобилуют собратья, но может вобрать в себя и целый букет неисправностей. А потому всегда предпочтительнее выбирать из того, что себя уже лучше зарекомендовало. ЗР

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТ ПО ПОКАЗАТЕЛЯМ НАДЕЖНОСТИ В ВОЗРАСТНЫХ ГРУППАХ АВТОМОБИЛЕЙ

Место	1–3 года экспл. средний % дефектн. 4,2	Дефекты, %
1	«Субару–Джасти»	1,5
2	«Тойота–Старлет»	1.6
3	«Порше–Бокстер»	1,9
3	«Тойота–Пикник»	1,9
5	«Тойота–Карина»	2,0
5	«Мазда–Кседос»	2,0
7	«Мерседес» С–кл.	2,2
8	«Субару–Импреза»	2,3
9	«Мерседес–SLK»	2,2
10	«Ниссан–Микра»	2,6
11	«Субару–Легаси»	2,7
11	«Мазда–323», 626	2,7
14	«Тойота RAV–4»	2,9
17	«Опель–Корса»	3,0
21	«Порше–911»	3,1
21	«Мерседес» Е–кл.	3,1
21	«Ниссан–Алмера»	3,1
24	«Тойота–Королла»	3,2
27	БМВ–Z3	3,3
27	«Ауди–А3»	3.3
32	БМВ–7	3,7
32	«Мерседес» S–кл.	3,7
34	«Ауди–А4»	3,8
34	«Фольксваген–Гольф»	3,8
36	«Мерседес–SL»	3,9
40	«Пежо–306»	4,1
42	«Опель–Вектра»	4,2
44	«Вольво–850»	4,3
50	«Хонда–Аккорд»	4,6
53	«Опель–Астра»	4,7
62	БМВ–3/5	5,0
70	«Опель–Омега»	5,9
73	«Мицубиси–Паджеро»	6,2
77	СААБ–9000	6,6
82	«СЕАТ–Толедо»	7,1
84	«Форд–Гэлакси»	7,4
88	«Альфа–Ромео–145/146»	7,7
94	«Опель–Калибра»	9,2
96	«Фольксваген–Шаран»	9,6
103	«Крайслер–Вояджер»	19,5

Место	6–7 лет экспл. средний % дефектн. 14,0	Дефекты, %
1	«Мерседес–SL»	4,5
2	«Мазда МХ–5»	5.5
3	«Тойота–Карина»	5,7
3	«Тойота–Старлет»	5,7
5	«Порше–911»	5,9
6	«Тойота–Королла»	6,4
7	«Мерседес» С–кл.	7,2
7	«Субару–Легаси»	7,2
9	«Мазда–323»	7,8
10	«Мерседес» Е–кл.	7,9
11	«Мерседес» S–кл.	8,1
13	«Сузуки–Витара»	8,6
14	«Вольво–850»	9,0
15	«Мазда–121»	9,2
18	«Хонда–Сивик»	10,0
21	«Ниссан–Санни»	10,5
23	«Опель–Корса»	10,6
25	«Субару–Джасти»	10,8
31	«Опель–Вектра»	11,8
34	«Опель–Астра»	12,0
36	«Ниссан–Микра»	12,4
37	БМВ–5	12,8
38	«Форд–Мондео»	13,0
40	БМВ–7	13,1
40	«Фольксваген–Гольф»	13,1
44	СААБ–900	13,6
51	БМВ–3	15,1
55	«Ауди–100»	15,7
57	«Фольксваген–Поло»	15,8
59	«Опель–Омега»	16,1
60	«Ситроен–ВХ»	16,5
60	«Пежо–405»	16,5
62	«Пежо–306»	16,5
63	«ФИАТ–Уно»	17,3
67	«Ситроен–ХМ»	19,6
70	«Пежо–205»	20,9
74	«Рено–Клио»	22,5
77	«Ровер–Мини»	24,4
80	«СЕАТ–Ивиса»	26,9
82	«Шкода–Фаворит»	31,1

Место	10–11 лет экспл. средний % дефектн. 23,3	Дефекты, %
1	«Порше–911»	8,0
2	«Тойота–Карина»	12,6
3	«Тойота–Королла»	14,4
4	«Тойота–Старлет»	14,9
5	«Мерседес» S–кл.	15,1
5	«Мицубиси–Кольт»	15,1
7	«Мерседес» Е–кл.	15,4
8	«Мерседес–190»	16,9
9	«Мазда–626»	17,0
11	«Ниссан–Микра»	17,8
13	СААБ–900	18,6
14	«Мазда–323»	18,7
17	БМВ–5	19,6
18	«Ниссан–Патрол»	19,8
19	«Субару–Джасти»	19,9
21	«Вольво–740/760»	20,2
22	«Сузуки–Витара»	20,6
24	БМВ–7	20,8
25	«Фольксваген–Поло»	21,0
26	«Хонда–Сивик»	21,6
28	«Опель–Вектра»	22,1
31	«Мицубиси–Паджеро»	23,2
33	«Фольксваген–Гольф»	23,4
34	«Ауди–80»	23,5
38	«Опель–Омега»	24,1
38	«Ауди–100»	24,1
38	«Форд–Скорпио»	24,1
41	«ФИАТ–Типо»	24,7
42	«Пежо–309»	24,8
43	БМВ–3	24,9
44	«Пежо–405»	25,1
46	«Опель–Корса»	25,8
48	«Ситроен–ВХ»	26,9
50	«Рено–5»	27,3
53	«ФИАТ–Уно»	28,2
54	«Форд–Эскорт»	28,3
56	«Пежо–205»	29,9
60	«Рено–19»	31,2
62	«Ровер–Мини»	35,3
64	«СЕАТ–Ивиса»	38,0

ТЕКСТ / АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ
ФОТО / AUTOBILD



/АВТОПРОБЕГ НА ЛУНУ

«ВОДЯНОЙ» С ФИЛИППИН

ВОДОРОДОМОБИЛЬ СОБИРАЮТ В... САРАЕ

Водород – пожалуй, самое перспективное автомобильное топливо. Заманчиво сжигать в цилиндрах энергоемкий H_2, получая на выхлопе всего лишь... воду! БМВ, Опель, «Даймлер-Крайслер»... да почти все ведущие фирмы уже попробовали этот газ «на вкус». Обычный ДВС прекрасно работает на водороде. Но вот проблема: чтобы получить газ, надо разложить на составные части воду, а для этого, естественно, требуется потратить больше энергии, чем ее потом получится. Ничего не попишешь – закон сохранения, фундамент традиционной физики. Удивительные изобретения удаются порой чудакам: незнание освобождает полет мысли?

Один из таких чудаков так заинтриговал авторитетный немецкий журнал «Аутобильд», что издание начало собственное расследование. Корреспонденты отправились на Филиппины, чтобы лично убедиться в несостоятельности местного жителя Даниэля Дингеля. Тот катается на «Королле», в бак которой залита... вода. Никаких термосов для хранения на борту водорода нет – газ получается непосредственно перед использованием в моторе и для этого хватает энергии штатного аккумулятора. Во всяком случае, потребление тока загадочным реактором не превышает 5 – 10 А. То есть **потребляемая мощность не больше 120 Вт, а мотор отдает все 66 кВт (90 л. с.)!** Господи, да всех Нобелевских премий мира мало для такого открытия!

Как утверждает скромный 69-летний пенсионер, вся хитрость изобретенного им процесса – в использовании «энергии всеобщего электромагнитного поля, которое помогает не только расщеплять воду, но и сам водород до атомарного состояния» (H вместо H_2). Само собой, ни один ученый в мире не может объяснить, **как это работает**, но... «Королла» исправно наматывает километры, расходуя менее литра воды на 100 км. Она даже довезла корреспондентов в технический центр дилера БМВ «Азиен Кармейкерс Корпорейшн». Там, на стендах, опутанная проводами и датчиками, подключенная к компьютерам «Тойота» подтвердила: «Да, из моей выхлопной трубы идет только пар; ничего, кроме воды, в баке нет». «Я в трансе», – говорит главный инженер Энрико Аспилледа.

Как же притягивает загадочный реактор распылецную вокруг нас энергию? А с помощью секретной жидкости-«катализатора», состоящей из целого набора местных трав и снадобий, таких, как кангконг, ампалайя, сантан, ипил-ипил и еще много чего. Во всяком случае, так утверждает Дингель.

Изобретатель продемонстрировал подписанный с правительством КНР контракт (три миллиона долларов в месяц) на подготовку водомобиля к серийному производству! «Я знаю, что очень скоро весь мир будет носить меня на руках как спасителя окружающей среды и... самого богатого человека на Земле», – такими словами Даниэль проводил вконец обескураженных корреспондентов немецкого журнала.

История эта настолько взбудоражила автомобильную общественность, что в скором времени на Филиппины отправилась новая, более солидная делегация, где кроме журналистов были и представители «рискового капитала». И вновь «Королла» ездила на воде, повергая специалистов в шок.

Но вот подключить ее к газоанализатору, поставить на точные весы Дингель категорически запретил: оскорбился высказанным недоверием. И лишь повторил, что разложение воды на водород и кислород в его машине не главное. Суть в том, что водород превращается под воздействием электромагнитного поля Вселенной в новую форму энергии, субстанцию, на которую, собственно, и оформляется патент. В цилиндрах происходит синтез энергии эфира – силы, без которой не было бы жизни. «Когда патент будет обнародован, все рассмеются, насколько все просто! Всего за 5000 марок можно переоборудовать любой автомобиль и навсегда отказаться от добычи нефти!».

В настоящее время уже создается консорциум по продвижению изобретения в Швейцарии и Германии из толстосумов, готовых замахнуться на основы мироздания и не боящихся мести со стороны нефтяных королей.

Наш постскриптум. Добавить к изложенному нам нечего. Очень возможно, что скоро все раскроется как грандиозная мистификация, а может, мы стоим на пороге необычайного открытия, которое перевернет мир с ног на голову. Или... мы как раз сейчас стоим на головах, сами того не замечая? ЗР



Каждой литровой бутылки хватает на... 100 км пробега!



/АВТОПАРК ЗР

ВАЗ-21103

МОДЕЛЬ /	ВАЗ-21103
ИЗГОТОВИТЕЛЬ /	АО «АВТОВАЗ»
ГОД ВЫПУСКА /	1998
В ЭКСПЛУАТАЦИИ «ЗА РУЛЕМ» /	С ОКТЯБРЯ 1998
ПРОБЕГ НА МОМЕНТ ОТЧЕТА /	75 ТЫС. КМ
ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ /	ЗР, 1999, № 1, 3, 8; 2000, № 7

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ ФОМИН

Зеленый ВАЗ-21103 незаметно стал редакционным ветераном. Пускай не по пробегу, но по возрасту – машине уже почти три года. Все описываемые события произошли до того, как счетчик показал 75 000. Остановимся на этой «полукруглой» дате.

Со времени последнего рассказа о машине на рубеже 60 тыс. км (ЗР, 2000, № 7) случилось немало интересного. Нет, кузов не развалился, да и мотор по-прежнему радует бодрыми разгонами и умеренным расходом топлива. Контрольный норматив – укладывание стрелки спидометра за отметку «190» на динамометрической дороге полигона – по-прежнему выполняется без особого труда. Несмотря на то, что со сменой водителя структура пробега «сто третьей» заметно изменилась в пользу не самых экономичных – городских – режимов (более 80%), средний расход бензина остался на достойном уровне: 8,53 л/100 км в период с августа по март. В редкие периоды удаления от столицы пробег на полной заправке «от лампочки до лампочки» легко превышает 600 км. К сожалению, на этом идиллическую часть повествования придется завершить.

Очередное техническое обслуживание на отметке 70 300 добавило в список расходных материалов фильтр «Манн» (70 р.) и масло «ЛУКойл-Люкс» (320 р.). Прекращение «вальволиновой диеты» не повлияло на характеристики мотора, в том числе и на пуск при морозе 22°С (большего не случилось).

А через пару недель в машине завелся невидимый зверь с ужасающе громким и скрипучим голосом. Первое подозрение на топливный насос отмели почти сразу: источником оказался крошечный моторчик крыльчатки датчика температуры в салоне (170 р.). Неожиданности произошли и с рулевым колесом: его обод словно заболел проказой. Вначале шелушилась только наружная поверхность, затем процесс пошел вглубь. Когда пальцы начали цепляться за «язвы», руль заменили (600 р.).

Коробка передач успела изрядно одряхлеть, но пыталась держаться стойко. Включение «второй» понемногу превратилось из навыка в мастерство, из мастерства в искусство, а из искусства...

Адский грохот из моторного отсека раздался, когда автор выезжал из переулка, где находится редакция, на оживленную улицу. Лопнули два кронштейна крепления двигателя, и силовой агрегат с шумом рухнул на переднюю балку и поддон. Кронштейны заменили (1000 р.), но всего через 300 км (!) ситуация повторилась с пугающей похожестью. Однако на этот раз обрыву кронштейнов предшествовало подклинивание коробки передач. В последней заменили вторичный вал в сборе, вилку включения пятой передачи, сальники и кулису. Запчасти обошлись в 2100 руб., «бесплатный» ремонт проведен силами «зарулевского» техцентра «Тушино». Новые кронштейны крепления двигателя обошлись дороже (1300 р.), но служат до сих пор. Тьфу-тьфу, но в багажнике стали возить прочную веревку, с помощью которой можно «в случае чего» вывесить «падший» агрегат на растяжке стоек.

Сие необычное приспособление перестает казаться смешным, стоит лишь глянуть на излом кронштейнов (на фото). Похоже, литейщики с ВАЗа впереди планеты всей в области технологии пористого литья. А чтобы воздушным пузырькам в толще металла не было скучно, с ними соседствуют кусочки старого облоя. И при чем здесь «клин» коробки? А если просто резко тормознуть – «в пол», да на асфальте, да не выжав сцепления – мотор должен сразу «отпасть»?

Замок зажигания (290 р.) приказал долго жить в самый трескучий мороз. Заменять его пришлось самостоятельно в холодном гараже. Попутно заменили пошаливающий переключатель указателей поворота (30 р.). Жертвой хулиганов пала ладья на передке «десятки» (25 р.). Одновременно с установкой зимних шин пришлось поставить и новые тормозные диски (1000 р.). Состарившиеся амортизаторы СААЗ заменили на фирменные «Кони». Характер машины с ними явно улучшился, теперь приказы водителя выполняются беспрекословно. Плата за это – сильно возросшая жесткость передней подвески. Задняя вполне приемлема. Подробнее о том, как ведут себя голландские амортизаторы на ВАЗ-21103, мы еще расскажем, когда солнце растопит снег на дорогах автополигона.

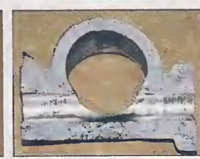
Мелкий, но нудный дефект – то и дело исчезает контакт в правом заднем указателе поворота – способен вывести из равновесия кого угодно. Борьба с ним идет с переменным успехом. Лампочка настолько «прогрызла» алюминиевые контакты, что при тряске контакт все же пропадает. Однако купить саму планку невозможно: либо фонарь в сборе (360–450 р.), либо только гибкую плату за 10, но у нас и то, и другое цело!

Вот такие дела. Кто знает, может, просто у нашей «десятки» «переходный» возраст... Однако, истратив 6000 руб. на запчасти за 15 тыс. км пробега, хочется верить, что критические дни позади, а впереди автомобиль ждет сытая и спокойная старость... ЗР

Кронштейны крепления двигателя пришлось заменить дважды.









«БЫЧОК»

МОДЕЛЬ / **ЗИЛ-5301**
ИЗГОТОВИТЕЛЬ / **АМО «ЗИЛ»**
ГОД ВЫПУСКА / **1998**
В ЭКСПЛУАТАЦИИ «ЗА РУЛЕМ» / **С МАРТА 1998**
ПРОБЕГ НА МОМЕНТ ОТЧЕТА / **60 ТЫС. КМ**
ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ / **ЗР, 1998, № 7**

ТЕКСТ / ВЛАДИМИР АРБУЗОВ

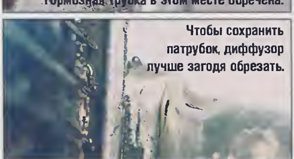
За минувшие два года наш «Бычок», наконец, научился сносно работать, хотя первые шаги-тысячи давались с огромным трудом. Врожденные дефекты поначалу сыпались как из рога изобилия. Первым отказал водяной насос – крыльчатка вываливалась из корпуса, едва его сняли с двигателя. Где уж ей было гонять воду!

В гарантийной мастерской ЗИЛа помпу заменили за каких-то полтора месяца. Вынужденный перерыв использовали для послепродажной подготовки автомобиля. Протянули крепеж, поставили брызговики – иначе грязь с колес летит прямиком на деликатную пневмоаппаратуру тормозов.

Да разве все предусмотришь! Перетерлась и лопнула тормозная трубка на заднем мосту. Жидкость, разумеется, вытекла, и тормозили лишь передние колеса. По такому пустяку обращаться в гарантийку не стали. Трубку заварили, а от контакта с балкой моста изолировали кусками разрезанного вдоль шланга.

В другой раз трубка лопнула уже у самого штуцера на главном тормозном цилиндре. Причина проста – цилиндр жестко закреплен на кабине, а трубки – на раме. Кабина на резиновых подушках в движении «играет», и трубки просто обречены. Вместо них мы поставили тормозные шланги. Впрочем, на «бычках» последних выпусков к тому же пришел и завод.


Тормозная трубка в этом месте обречена.


Чтобы сохранить патрубок, диффузор лучше загодя обрезать.

ЗАТРАТЫ НА РЕМОНТ, руб.	
Брызговики из транспортерной ленты	100
Тормозная жидкость	32
Прокладка головки блока	120
Редуктор заднего моста	7000
Шины 225/75R16, 7 шт. x 1500 р.	10 500
Сальник ступицы, 2 шт. x 15 р.	30
Колодки передние, 1 компл.	200
Крестовина	80
Прочие расходы	2000
ИТОГО:	**20 062**

Следующая беда – прогорела прокладка головки блока. Нам предложили привезти на завод двигатель в сборе, будто это какая-то мелочь вроде генератора. Помня о мытарствах с помпой, решили менять прокладку самостоятельно. Для этого пришлось приподнимать кабину, иначе головку не снимешь.

Вскоре отказал стартер – отвернулись болты и отвалилось втягивающее реле. И снова чуть не пришлось снимать двигатель – крепежные винты стартера едва доступны. Тем не менее, справились. Заново, уже как следует, собрали стартер, водрузили на место и одной проблемой стало меньше. Увы, не последней – «Бычку» их отмерено создателями щедро.

Очередной конфуз – прохудился нижний патрубок радиатора, протертый краем диффузора. Дырку, конечно, запаяли, а диффузор обрезали по месту, чтобы впредь не досаждал. Зато потекло масло через сальники обеих задних ступиц: их резина высохла так, что кромка отламывалась от малейшего прикосновения.

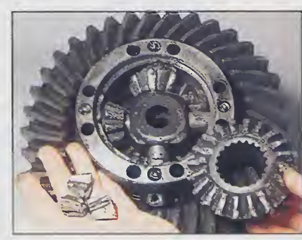
Но вот гарантийный срок позади, и «Бычок», по замыслу производителя, окончательно излечившись, стал вполне зрелой тягловой силой. Мелочная опека ЗИЛа ему не нужна. Если точнее, она стала бы разорительна для завода.

Буквально на следующий день загрохотал редуктор заднего моста – сателлиты развалились на мелкие кусочки. Главная пара и подшипники уцелели, но купить дифференциал отдельно не удалось. Редуктор в сборе обошелся в 7000 рублей. Интересно, сколько прослужит новый? Будем надеяться, что уж он-то не из «сыромятины».

Заменили и крестовину карданного вала – ее «вечная» смазка вытекла и шарнир стал жалобно попискивать.

Самая крупная трата пришлась на шины. Комплект нижнекамских отходил 60 тыс. км – считаем, вполне приемлемо. Те же, кому досталась «Магистраль» Московского шинного завода, недовольны – «грыжи» одна за другой.

Несколько слов об электрооборудовании. На фоне общей работоспособности однажды пропало напряжение в бортовой сети. Причина оказалась в том, что окислился и пропал контакт в клеммной колодке – она ничем не защищена от воды, стекающей на нее через щель между кабиной и капотом. Провода скрутили болтиком, заизолировали и оставили в подвешенном состоянии – не очень эстетично, зато надежно.


А если бы он вез патроны?

Техническое обслуживание в гарантийный период выполняли строго по рекомендациям сервисной книжки, но самостоятельно. Завод же требует проводить ТО только в сертифицированных мастерских, да чтобы с лицензией, иначе гарантийные обязательства утратят силу.

Между тем замену масла и регулировку тракторного двигателя давно освоили в любом колхозе (или как бишь теперь – агрофирме?), да и владелец машины себе не враг. На наш взгляд, это очередная уловка «флагмана»: вместо того, чтобы добросовестно собирать автомобили – любыми способами отбояриться от докучливых клиентов. Оправдание скопища недоделок относительно невысокой ценой в цивилизованном мире не принимается, но почему-то до сих пор служит девизом чуть ли не всех наших автозаводов. ЗР

ТЕКСТ / ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ

Нашему «сундучку» – тридцать два, точнее, тридцать две тысячи километров. Младые годы позади, нынче это «в меру упитанный мужчина в полном расцвете сил». В юности был склонен к бродяжничеству: надоест нудная рутинная работа – то отвези, это привези – возьмет и сорвется куда-нибудь подальше. Возвращаясь домой после очередного загула, «Соболь» любил сотворить какую-нибудь пакость: то одно сломается, то другое. Но несмотря на столь скверный характер, до базы всегда добирался своим ходом и лишь под окнами редакции «высыпал» разнообразные поломки. По-другому нельзя: начнешь ломаться в дороге – потеряешь доверие, возьмут и назначат за ненадежность вечным «каботажником».

Положительные качества грузопассажирского фургона очевидны, перечислять их не будем. Каждый наверняка вспомнит момент, когда ему был необходим именно такой автомобиль. Сегодня вспомним, что нам пришлось от положительного героя вытерпеть и сколько эти выходки стоили.

ДВИГАТЕЛЬ. Безоговорочно – самое слабое место «Соболя». Две переборки, замена головки блока и гидротолкателей, выход из строя гидронатяжителя цепи, замена (после долгих попыток реанимации) карбюратора, отказ датчика давления масла… Можно подумать, что это история мотора, честно отходившего четверть миллиона километров. Ничего подобного – все случилось между седьмой и шестнадцатой тысячами. И ведь не пропустили ни одного обслуживания, кормили хорошим маслом, а он это масло – в выхлопную трубу. Если бы не гарантия, заплатили бы минимум 10 тыс. рублей – дорогой ты наш, шестнадцатиклапанный!

Прекрасно понимая, что ответственность за качество всего автомобиля несет его производитель, не удержимся от соблазна поблагодарить за создание конкретного выдающегося образца двигателя внутреннего сгорания его родителя – Заволжский моторный завод. Мотор отработал даже не на «двоечку» – на твердую и жирную «единицу».

ТРАНСМИССИЯ. Вот от нее-то ожидали чего угодно… и не дождались. Кроме затрудненного смолоду включения первой передачи, никаких проблем. Если бы все остальное работало так же…

Оценка – «отлично» с маленьким минусом.

ПОДВЕСКА показала себя с лучшей стороны. Хотя «Соболь» – автомобиль для асфальта, довелось ему хлебнуть проселков, хороших и разных. Иногда «хлебал» так, что опасались за сохранность не то что рычагов или рессор – рамы. Опасались, однако, напрасно. В экстремальных ситуациях подвеска сдюжила. И если бы не безвременная кончина передних амортизаторов (на восьмой тысяче, до внедорожных подвигов), дали бы ей высшую оценку. А так – «четверка».

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ добавило «здорового пессимизма». Насос гидроусилителя замучил течами – опасались, что на «Дексроне», которым он поливал асфальт, редакция разорится, а потому насос заменили. Новый весь такой сухой, как импортный памперс. Только вот на днях лопнул один из шлангов, по которым усилитель гонит жидкость, чтобы она усиливала…

«Троечка», да и та с натяжкой.

ТОРМОЗА. Все бы хорошо, но без ложки дегтя отечественная техника обойтись, видимо, не может. Всего одна поломка, зато какая: пришлось менять главный тормозной цилиндр.

Ну что ж, пусть будет «четверка», хотя и притянутая за уши.

КУЗОВ. Не разваливается, не ржавеет (в этом заводскому покрытию помогает дополнительный антикор), в общем – держится. Досаждают мелочи: вечно обломанные дверные ручки, ненадежные замки, слабое крепление переднего бампера. Смогли прилично отштамповать, сварить и покрасить, а до арматуры, видно, руки не дошли.

Хорошее дело надо доводить до конца. «Четверка», господа.

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ. Не самая сильная позиция для любого отечественного автомобиля. Меняли «бендикс» стартера, сгорел звуковой сигнал. «Глюки» бывают регулярно: то одна цепь забастует, то другая. Намедни комбинация приборов «погасла» – дело обычное: или нет контакта, где он нужен, или есть, но не там.

Твердая такая «троечка».

Ох, неоднозначен оказался наш «сундучок»! Некоторые системы демонстрируют завидную надежность (хотя окончательный итог подводить еще рано – пробег невелик), другие – двигатель, например, – успели и за этот срок полностью себя дискредитировать. Для автомобиля, который должен зарабатывать деньги, качество исполнения того же мотора или, скажем, гидроусилителя недопустимо низкое. Может, нам попались неудачные образцы? Ведь на первой редакционной «Волге» «четыреста шестой» мотор трудился долго и честно. Пусть так, но мы рассказываем о жизни конкретного автомобиля и слов из этой песни выкидывать не будем – ни хвалебных, ни ругательных. Как поработал, такую оценку и заслужил… ЗР

/АВТОПАРК ЗР

СОБОЛЬ

МОДЕЛЬ	ГАЗ-2752
ИЗГОТОВИТЕЛЬ	ГАЗ
ГОД ВЫПУСКА	1999
В ЭКСПЛУАТАЦИИ «ЗА РУЛЕМ»	С МАЯ 1999
ПРОБЕГ НА МОМЕНТ ОТЧЕТА	32 ТЫС. КМ
ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ	ЗР, 1999, № 7; 2000, № 5

«СОБОЛЬ» ЗА 32 000 КМ

Общий пробег, км	*32 000*
Затраты на эксплуатацию, руб.:	
за предыдущий период (0–15 000 км)	17 385
за отчетный период (15 000–32 000 км): бензин	12 542
запчасти, ремонт	1536
ТО	3500
Всего за отчетный период	17 578
Всего с начала эксплуатации	**34 963**



/ГЛАЗАМИ ВЛАДЕЛЬЦА

АРБАЙТЕРЫ

ПОЛМИЛЛИОНА КИЛОМЕТРОВ ПО РОССИИ ДЛЯ «ФОЛЬКСВАГЕНА» НЕ ПРЕДЕЛ

ТЕКСТ И ФОТО / АРТУР ВАСИЛЬЕВ

Линейка Т4 включает более 100 модификаций: от грузовых и грузопассажирских (объединенных под названием «Транспортер») до богато оснащенных «каравелл», в том числе бронированных, различные спецавтомобили, кареты «Скорой помощи» и т. д. В одном из автохозяйств Санкт-Петербурга трудятся десять таких машин – с бензиновыми и дизельными двигателями. Пробег некоторых приближается к 500 тыс. км – можно подвести итоги.

Из **бензиновых двигателей** лучше всех зарекомендовал себя пятицилиндровый серии AAF объемом 2,5 л: «злой», приемистый и вместе с тем экономичный. У нас три таких двигателя, все работают идеально. Пробег одного перевалил за 470 тыс. км – хорошая и ровная по цилиндрам компрессия (11,5 кгс/см^2), в норме давление и расход масла, потребление топлива.

Все неприятности за это время – течь масла через сальник распредвала и через корпус датчика давления, отказ термостата, шум подшипника натяжного ролика ГРМ и течь помпы – приключились лишь к концу третьей сотни тысяч километров. В остальном уход ограничивался обычным ТО: замена масла, фильтров, свечей, ремня ГРМ. За ремнем – особый контроль: при его обрыве клапанам обязательно достанется. Вместе с ним меняйте и ролик натяжителя (это относится ко всем двигателям, включая дизельные). Требует внимания электронасос системы охлаждения. Он работает и после остановки двигателя, предотвращая тепловой удар и коробление головки. На наших автомобилях насосы отказывали при пробеге около 200 тыс. км. Мы сразу же меняли их, и, возможно, это тоже помогло продлить жизнь двигателям. А ведь многие, считая этот узел бесполезным «наворотом», экономят на замене – напрасно.

Двухлитровыми «четверками» серии AAC оснащены пять «транспортеров». Грузовички сравнительно молоды – пробеги около 200 тыс. км. Нам попались моторы, адаптированные к российским условиям, – без нейтрализатора и лямбда-зонда. По сравнению с «пятерками» они более вялые и, к удивлению, более прожорливые.

Дефекты те же: течь масла через сальник распредвала (у трех автомобилей), течь охлаждающей жидкости через сальник помпы (у двух). На одном автомобиле странный дефект: в мороз (-15°С и ниже) двигатель отказывается прогреваться и нормально работать. Оказалась бесполезной многократная диагностика, не помогла замена термостата, датчиков температуры и расхода воздуха и даже контроллера. Чуть потеплеет – и автомобиль вылечивается сам.

Третий бензиновый двигатель – VR6, им «заряжают» немногие автомобили и среди наших таких нет. По отзывам мастеров СТО, мотор хорош, но сложен, а потому и расходы, случись поломка, будут немалые.

Общие советы по эксплуатации бензиновых двигателей: никаких «левых» масел и охлаждающих жидкостей (мы используем «Бритиш петролеум» с допусками VW-Audi), замена топливного фильтра через 15 тыс. км, постоянный контроль состояния ремня ГРМ и сальников, обязательная промывка системы питания на СТО хотя бы раз в 80–100 тыс. км. Процедура крайне полезная: улучшается работа двигателя, снижается расход топлива. В системе управления двигателем Digifant нет датчика положения коленчатого вала – сигнал считывается с датчика искрообразования распределителя. Поэтому выставлять зажигание «наобум» здесь нельзя, стробоскоп и аккуратность – непременные условия.

Дизельных двигателей в семействе четыре: четырехцилиндровый 1X и ABL объемом 1,9 л, пятицилиндровый AAB объемом 2,4 л и новый 2,5-литровый TDI. Все они быстроходные и вместе с тем тяговитые «на низах», экономичные, но и более вибронагруженные, нежели бензиновые, сравнительно капризные и дорогие в обслуживании и ремонте. В нашем парке два одинаковых дизеля объемом 2,4 л. Пробег автомобилей невелик – 160 и 145 тыс. км.



“Фольксваген-Т4”

На одном из них на 118-й тысяче при пуске срезало зубья с почти нового ремня ГРМ (кстати, оригинального). Клапаны, естественно, погнулись. На другом сюрприз преподнесла прокладка головки блока – ее пробило на 106-й тысяче. Ремонт оказался и сложен (моторный отсек очень тесен), и дорог. Холодные пуски не вызывают проблем при температуре до -15°С. Попытки пустить двигатель «в лоб» при более низкой температуре – верный способ загубить дорогой стартер: не выдерживают обгонные муфты (меняли на обеих машинах при пробеге 120 и 85 тыс. км). Ревизия топливной аппаратуры может потребоваться уже к 120–130 тыс. км – а это дорого, да и толковых специалистов еще поискать. Систему включения свечей накаливания и сами свечи необходимо поддерживать в безупречном состоянии, иначе даже при плюсовых температурах дизель с предкамерным смесеобразованием пускается плохо.

Словом, дизельные двигатели оправдают себя только при очень бережной и грамотной эксплуатации: желательно без пусков в сильные морозы, перегрузок и больших скоростей, но с хорошим топливом и специализированным сервисом. Заправка по дешевке и ремонт с «мазовским» подходом – не для этих машин.

Сцепление безупречно – ни одного дефекта. Оригинальные ведомые диски служат по 160–180 тысяч, а все «корзины» – до сих пор родные, с завода! Выжимные подшипники меняли вместе с ведомыми дисками – для профилактики. Приводы выключения двух типов – тросовый и гидравлический. Троса хватает тысяч на 200–250, гидравлика просто безотказна. Единственный дефект на автомобиле с тросовым приводом – поломка сервопружины педали. Впрочем, оказалось, что и без нее усилие на педали вполне приемлемо – заказывать новую не стали.

Коробки передач напоминают «самарские». Заправлены синтетическим трансмиссионным маслом 75W90; нареканий за весь срок службы не было. А вот в механизме управления коробкой иногда выпадает (и теряется) пластмассовый упор. Без него вместо первой может включиться задняя передача, да и все остальные – как повезет. Простейшая контровка мягкой проволокой позволила забыть об этой неисправности.

Если беречь пыльники и не насиловать груженый автомобиль, то **ШРУСов** хватает тысяч на 250. По нашему опыту, для замены лучше приобретать приводы фирмы «Лебро» (Löbro), они самые долговечные. При сборке обязательно нанесите на болты внутренних ШРУСов анаэробный герметик для резьб (на этом настаивает руководство по ремонту). Как-то раз мы жестоко поплатились за забывчивость: разобравшийся внутренний шарнир вдребезги разбил картер коробки передач.

Подвеска передних колес – торсионная, двухрычажная: для наших колдобин жестковата, зато очень энергоемка и долговечна. Проседающие торсионы можно регулировать, поддерживая осанку автомобиля. Шаровые опоры «Лемфердер» (Lemförder) ходят 100–120 тысяч, втулки стабилизатора и сайлент-блоки рычагов (оригинальные) – 80–120 тысяч, амортизаторы – до 120 тысяч. О последних разговор особый.

Сами по себе амортизаторы очень долговечны, но сайлент-блок нижнего крепления тысячам к ста разбивается, грозя обрывом «уха». Отдельно втулок не выпускают («самопал» не в счет, долго не живет), поэтому и приходится заменять амортизатор целиком. С завода стояли амортизаторы «Сакс», для замены брали и их, и «Боге», и «Габриэль», и множество других. Наиболее комфортными и, вместе с тем, самыми долговечными оказались «Монро Ван-Магнум».

Упругий элемент задней подвески – бочкообразная пружина – частенько ломается на груженых «транспортерах» и «броневиках». На пассажирских «каравеллах» – реже. Выход один: ставьте усиленные, они есть и оригинальные, и сторонних фирм («Килен»).

А вот **подшипники ступиц**, возможно, благодаря большому диаметру весьма долговечны – их ресурс не менее 160 тыс. км.

Рулевое управление особых хлопот не доставляет. Правда, порой «сопят» гидроусилители, но работают при этом неплохо. Используйте только оригинальную жидкость – «зеленку» (не перепутайте с «ситроеновской» LHM). При заказе наконечников рулевых тяг обязательно укажите VIN автомобиля – конусы пальцев выпускают трех различных диаметров. Мы используем «Лемфердер», как самые долговечные.



Самые «ходовые» детали.

РАСХОДЫ НА РЕМОНТ И ОБСЛУЖИВАНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ «ФОЛЬКСВАГЕН-Т4» за 100 тыс. км*, долл. США

Система или агрегат	Ремонт (запчасти)	ТО (расходные материалы и эксплуатационные жидкости)
Двигатели:		
бензиновый 2,5 л	144	537
бензиновый 2,0 л	44	526
дизельный 2,4 л	491**	569
Трансмиссия и ходовая часть	536	23
Подвеска (передняя и задняя)	681	–
Рулевое управление	80	18
Тормозная система	30	643
Электрооборудование***	396	–
Кузов	352****	20
Шины (комплект)	360	–

*Средние данные по 10 автомобилям, без стоимости работ.

**Включая восстановленный стартер в обмен на неисправный – 278 долл.

****Без учета расходов на стартер для дизельного двигателя.*

****Комплект роликов боковой двери и ветровое стекло с комплектом для вклейки.

Тормозная система достойно справляется со своими обязанностями. АБС (где она есть) надежна и безотказна. Правда, тормозную жидкость заменяем ежегодно. Немногочисленные поломки традиционны: прихват коррозией направляющих пальцев суппортов, обрыв стяжных пружин задних тормозных колодок, течь задних тормозных цилиндров (при больших пробегах). Последние бывают различных диаметров, учтите это при покупке запчастей.

Электрооборудование при наших снежно-соленых зимах редко работает безотказно. Меняли различные реле, лампы, искали «массу», чистили разъемы – словом, обычная текучка. При замене щеточных узлов и реле-регуляторов генераторов выбрать среди множества модификаций нужную деталь очень сложно, зачастую не помогает и VIN. Типичных дефектов немного: отказ сигнала, расположенного прямо перед передним колесом, трещины на противотуманных фарах (приходится менять их после каждой зимы), отказ стартера (в основном на дизельных моторах).

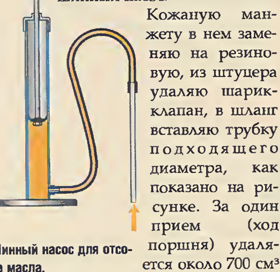
Кузова очень прочные, большинство панелей оцинкованы с обеих сторон. Но слабые места есть и их стоит знать. Первое – площадка переднего амортизатора. В месте ее крепления и на лонжероне возможны усталостные трещины, обычно они появляются к 200 тыс. км пробега. Требуют внимания ролики и направляющие сдвижной двери. Нижнюю и среднюю направляющие очищайте как можно чаще, но не вздумайте смазать – с налипшим песком получится отличный абразив, и ролики придется вскоре выбросить (беговая дорожка у них пластмассовая). Петли, ручки, замки – надежны и долговечны, хотя замок задней двери подчас требует регулировки, иначе дверь дребезжит, как «восьмерочная».

Грязь из-под ведущих колес быстро сдирает краску на арках, порогах и боковинах кузова – брызговики и антигравийная обработка не помешают. Впрочем, ржавчины не видно – оцинковка. Раз в год полезно поднять ковры и тщательно просушить салон.

Подведем итог: своих денег автомобиль стоит – он надежен, вместителен, долговечен. У дилеров можно заказать любой вариант исполнения, да и на вторичном рынке их все больше – заднемоторный Т2 становится раритетом. ЗР

РУБРИКУ ВЕДЕТ / БОРИС СИНЕЛЬНИКОВ

Если при **замене масла** вы не в состоянии по какой-то причине отвернуть пробку сливного отверстия в картере двигателя (не оказалось нужного ключа, сорваны грани пробки, нет ямы или подъемника и т. п.), старое масло можно удалить через отверстие для масляного щупа. На некоторых СТО это делают с помощью вакуум-насоса. Я применяю шинный насос.



Шинный насос для отсоса масла.

Кожаную манжету в нем заменяю на резиновую, из штуцера удаляю шарик-клапан, в шланг вставляю трубку подходящего диаметра, как показано на рисунке. За один прием (ход поршня) удаляется около 700 см³ масла. Этим же насосом после промывки заливаю, перевернув манжету, свежее масло в двигатель, коробку и редуктор.

* * *

Чтобы устранить **течь «Тосола»** по соединениям шлангов, я заменил ленточные хомуты червячными. Однако течь не прекратилась и даже увеличилась при попытке сильнее подтянуть винты хомутов. Причина оказалась в острых, с заусенцами краях просечек с внутренней стороны хомутов, а также в выступающих усиках головки, где зажата гайка. Они врезались в шланг и собирали его гармошкой. Я поджал усики, спилил углы головки и заусенцы просечек, после чего хомуты плотно обжали шланги и течь прекратилась.

Г. ТУХТАЧЕВ,
АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛ., МИРНЫЙ

Чтобы **определить неработающие свечи в двигателе**, обычно с них последовательно снимают провода. В таких случаях лучше пользоваться пробником – не ударит током. Самый простой и доступный вариант – обычный графитовый карандаш. Заточите его с двух сторон, а затем, как показано на рисунке, в середине сделайте небольшой вырез до половины толщины и удалите кусочек грифеля длиной 3–4 мм. Снимите со свечи провод, вставьте в его наконечник карандаш и при работающем двигателе коснитесь другим концом центрального электрода свечи. Если в вырезе проскакивает искра, значит, по проводу проходит импульс тока и возникает разряд на свече – она работает. В противном случае – неисправны свеча или провод. Теперь коснитесь «массы» автомобиля. Искра есть – провод исправен.

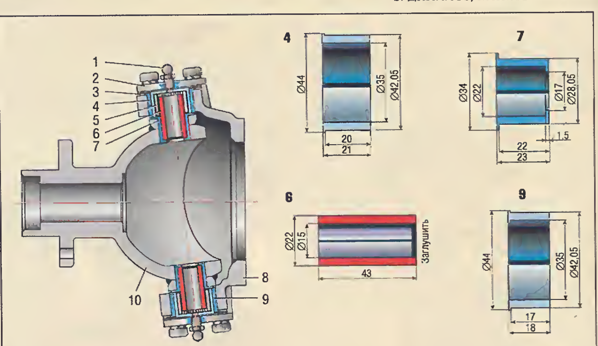
3–4

Карандаш-пробник.

А. УСКОВ, ЧЕЛЯБИНСК

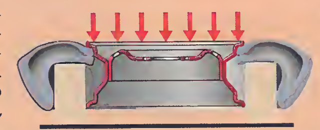
В автомобилях **ГАЗ-69, УАЗ-469, УАЗ-452** и других на их базе часто приходится менять **износившиеся шкворни** на поворотном кулаке переднего ведущего моста. Я усилил этот узел с помощью игольчатых подшипников от крестовин карданных валов ГАЗ-51, как показано на рисунке. После переделки забываешь о казавшихся ранее неизбежными люфтах передних колес. Разумеется, периодически надо смазывать подшипники через пресс-масленку.

В. ДАНИЛОВ, АЛТАЙСКИЙ КРАЙ



Переделка поворотного кулака: 1 - пресс-масленка; 2 - рычаг рулевой трапеции; 3 - регулировочные прокладки; 4 - втулка (2 шт.); 5 - игольчатый подшипник; 6 - поршневой палец от ГАЗ-51 (4 шт.); 7 - втулка (4 шт.); 8 - корпус поворотной цапфы; 9 - втулка (2 шт.); 10 - шаровая опора.

Накачать бескамерную шину удается, лишь когда ее борта плотно сядут на диск (см. ЗР, 2000, № 12). Я добиваюсь этого так. Собранное колесо кладу шиной на три-четыре опоры-чурбака высотой около 15 см, как показано на рисунке. Встаю на диск и прыгаю несколько раз, пока покрышка, издав хлопок, не сядет с одной стороны на место. Переворачиваю колесо и таким же образом сажаю на место другой борт покрышки. Иногда это сразу не получается – норовит разобраться первая сторона. В таких случаях я ее сажаю на сухую, а другую – смачиваю водой. Достаточно, если она только натянется на хамп (выступ) – при накачке дойдет до своего места. Должен отметить: работать мне приходилось только с японскими колесами, но, думаю, получится и с отечественными.



Посадка бортов покрышки на место.

В. СУРНАЧЕВ, ПЕРМСКАЯ ОБЛ.

На «бэушном» **«Москвиче-2141»** решил заменить зашумевший выжимной **подшипник сцепления**. Когда разобрал узел, обнаружил, что отсутствуют кончики лепестков диафрагменной пружины. По всей видимости, они были ранее срезаны штатным выжимным кольцом, на месте которого стояло другое – большего диаметра. Оно хоть и опиралось на более широкие в этом месте лепестки диафрагменной пружины, возросшее усилие на педали ощущалось мало и сцепление работало нормально.

Заменив изношенный подшипник, решил не менять дорогую корзину сцепления. А чтобы все-таки немного снизить усилие на педали, переделал его привод, как описано в январском номере ЗР за 1998 год. Так и ездил, пока не продал машину. Недавно точно так же отремонтировал сцепление на другом «Москвиче-2141». Никаких претензий к его работе нет.

Кольцо
Подшипник выжимной
D
2
Диафрагменная пружина

Выжимное кольцо. D – по остаткам лепестков.

А. КРОТОВ, ВОЛОГОДСКАЯ ОБЛ.

Чтобы защитить от воды и пыли **моторедуктор и шарниры** стеклоочистителя в **«Москвиче-2141»**, я надел на них лоскуты искусственной кожи (подходит любой водонепроницаемый материал такого типа), как показано на рисунке. Их держат пружинные зажимы, стоящие на решетке воздухопритока.

А. СИЛКИН, МОСКВА

Пружина
Разрезать

ДВА В ОДНОМ



БЕЗ КЛАПАНОВ, ЗАТО ПОРШНИ С ОКНАМИ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

В начале прошлого века ряд фирм делал бесклапанные двигатели. Привлекала возможность отказаться от «лишних» деталей, избавив при этом автомобилистов от необходимости регулировать клапанные зазоры. Но главное – такие моторы работали гораздо тише обычных.

На двигателях американских автомобилей «Брок» газораспределением ведали два поршня, вставленные один в другой (см. рис.). Шатун внутреннего проходил через трубу, служившую, в свою очередь, шатуном наружного поршня. Труба оканчивалась конической шестерней, связанной с колесом на шейке коленвала. В стенках и днищах поршней были сделаны отверстия для прохода рабочей смеси и выхлопных газов.

Когда боковые окна поршней совпадали с впускным отверстием цилиндра, рабочая смесь поступала в полость внутреннего поршня. Проходя через отверстия в днищах, она заполняла камеру сгорания. Оба поршня поднимались. Внешний одновременно поворачивался, поскольку вместе с коленвалом вращались и конические шестерни. Вход в камеру сгорания перекрывался. Отработавшие газы путешествовали так же.

Внутренний поршень двигателя «Брок» постоянно перегревался – его охлаждала только свежая рабочая смесь. К тому же двух- и четырехцилиндровые моторы давно забытой американской марки страдали типичным для всех бесклапанников недостатком – большим угаром масла. Автомобили с подобными агрегатами даже по тем временам считали чересчур дымными. |ЗР|

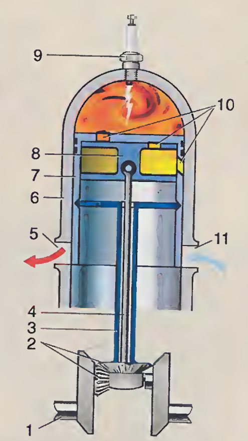


Схема двигателя «Брок»: 1 – коленвал; 2 – конические шестерни; 3 – шатун (труба) внешнего поршня; 4 – шатун внутреннего поршня; 5 – выпускное окно цилиндра; 6 – цилиндр; 7 – внешний поршень; 8 – внутренний поршень; 9 – свеча зажигания; 10 – впускные и выпускные окна поршней; 11 – впускное окно цилиндра.

Своими силами

№4 АПРЕЛЬ 2001



В ЭТОМ ВЫПУСКЕ:

ВАЗ-2110, «ЖИГУЛИ», «САМАРА», «НИВА», «ВОЛГА», «ГАЗЕЛЬ», «СОБОЛЬ», «НИССАН-ПРИМЕРА»

СВОИМИ СИЛАМИ

№4 АПРЕЛЬ 2001

В ЭТОМ ВЫПУСКЕ:

РЕМОНТ

ЧТОБЫ НЕ БОЯТЬСЯ ТЕХОСМОТРА (ЗАДНИЕ ТОРМОЗА «САМАРЫ») 191

ТЕЧИ НЕ БУДЕТ (УПЛОТНЕНИЕ ШТОКА КП) 194

ПЕРЕДНЕЕ СИДЕНЬЕ (ВАЗ-2108, 2109, 2121) 198

ВЕРХНИЙ РЫЧАГ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ («НИССАН-ПРИМЕРА» 1997 ГОДА) 203

МЕНЯЕМ ГИДРОТОЛКАТЕЛИ (ДВИГАТЕЛЬ ЗМЗ-4062) 206

ЗАМЕНА ВКЛЕЕННЫХ СТЕКОЛ (ВАЗ-2110) 212

ГОРЯЧАЯ КНОПКА (ПРИКУРИВАТЕЛЬ) 214

ИНСТРУМЕНТ

УДАРНАЯ РАБОТА (СПЕЦОТВЕРТКИ) 196

ГОЛЬ НА ВЫДУМКИ

«ФЕЙС-КОНТРОЛЬ» (ЗАТЯНУТЬ НАКРЕПКО) 199

ПРОКОЛ

ДО ПЕРВОГО ПУСКА (БЕНЗОФИЛЬТР) 199

ОБОРУДОВАНИЕ

НА ДЫБЕ (СТЕНДЫ ДЛЯ ПРАВКИ КУЗОВА) 200

БЕРЕГИ ДЕНЬГИ

ПОДОЙДЕТ ВАЗОВСКИЙ! (ФИЛЬТР К ИНОМАРКЕ) 202

ЗАПЧАСТИ

СТАЛЬНЫЕ КРЫЛЬЯ (ЗАПЧАСТИ ОТ «НАЧАЛА») 210



ЧТОБЫ НЕ БОЯТЬСЯ ТЕХОСМОТРА

ЗАДНИЕ ТОРМОЗА «САМАРЫ»

ТЕКСТ / ОЛЕГ БУДКИН

В предыдущем номере мы рассказали, как привести в порядок тормоза передних колес. Теперь – очередь задних.

Как правило, технический осмотр не удается пройти из-за неравенства тормозных сил правого и левого задних колес. Причин – множество. На переднеприводных ВАЗах – от загрязнения колодок до неправильной работы регулятора давления. Состояние последнего легко оценить, временно «исключив» его из работы.

Для этого в зазор между рычагом и пластинчатой пружиной вставляем, например, короткую отвертку. На сухой ровной площадке тормозим до блокировки колес и осматриваем следы задних. Если неравномерность действия осталась, то она не связана с регулятором давления.

Обслуживать механизмы задних колес лучше на подъемнике, но можно и на земле, надежно вывесив заднюю часть автомобиля на козелках. Специального инструмента не требуется, за исключением «тормозного» ключа «на 10».

Снимаем колесо. Удерживая тормозной барабан...



...ключом «на 12» отворачиваем два направляющих штифта.



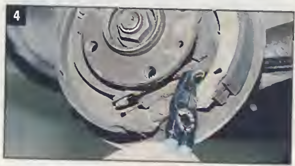
Очистив посадочный поясок ступицы от грязи, через деревянный брусок сбиваем барабан молотком и...



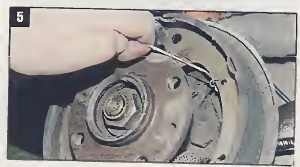
...снимаем его.

Внимательно осматриваем барабан. Обнаружив признаки значительного или неравномерного износа рабочей поверхности (глубокие риски, буртик по краю, овальность), можно отдать барабан в расточку на станке. Но при условии, что после этого диаметр не превысит допустимую величину – 201,5 мм, установленную заводом-изготовителем. В противном случае – замена.

Осматриваем колодки. Грязные накладки тщательно очищаем, обезжириваем их и рабочую поверхность барабана. Если толщина накладок менее 1,5 мм или они отслаиваются от колодок, последние необходимо заменить, причем слева и справа одновременно, чтобы эффективность работы колодок была одинаковой. Для этого...



...снимаем нижнюю стяжную пружину.



Крючком из жесткой проволоки снимаем направляющие пружины колодок.



Через щель между ступицей и тормозным цилиндром выводим разжимную планку вместе с верхней стяжной пружиной и колодками. Отсоединяем от рычага трос стояночного тормоза.



Расшплинтовав палец, снимаем рычаг привода стояночного тормоза.

Если обнаружена течь тормозной жидкости из-под защитных резиновых чехлов колесных цилиндров, то последние требуют замены или ремонта. Значит, их надо снять с автомобиля. Для этого...



...ключом «на 10» (специальным – для тормозов) отсоединяем от цилиндра трубку подвода тормозной жидкости.

Если машина немало поездила по зимним дорогам, случается, что штуцер «прикипел» к трубке. В этом случае не пытайтесь его поворачивать – стронули резьбу, и хватит.



Ключом «на 10» отворачиваем два винта, крепящих цилиндр к щитку тормозных механизмов.



Ключом «на 10» удерживаем штуцер, а рукой вращаем цилиндр и снимаем его.



Сняв защитные резиновые чехлы, выпрессовываем (выбиваем) из корпуса цилиндра поршни.



С помощью ударной отвертки разбираем поршни.



Внимательно осматриваем детали тормозного цилиндра.

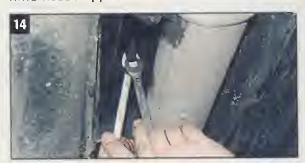
Рабочие поверхности цилиндра, поршней и упорных колец должны быть совершенно гладкими, что гарантирует от преждевременного износа уплотнительных колец и утечки жидкости. Цилиндр с раковинами, задирами подлежит замене. Резиновые уплотнители обязательно заменяем новыми. В продаже есть недорогие ремкомплекты для тормозных цилиндров.

Собираем узел в обратной последовательности, смазывая детали тормозной жидкостью. Упорные винты поршней нужно затянуть моментом 0,4-0,7 кгс·м. Прорези упорных колец должны быть направлены вертикально вверх для полного удаления воздуха при прокачке тормозов.

Пресловутые зимние соляные ванны сказываются и на работе стояночного тормоза. Правда, требования по равномерности распределения тормозных сил не распространяются на ручник. Если автомобиль удерживается им на уклоне 25%, то все в порядке.

Но чтобы добиться достаточного тормозного усилия, необходимо, чтобы одинаково работали обе ветви стояночного тормоза.

Внимательно осматриваем детали ручника. Трос с оборванными, перетертыми проволочками, плохим креплением наконечников, повреждениями оболочки надо заменить новым. Для этого...



...двумя ключами «на 13» расконтриваем и отворачиваем регулировочную и контровочную гайки.



Отсоединяем наконечники тросов от уравнителя.



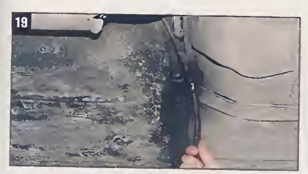
Ключом «на 10» отворачиваем гайку крепления кронштейна троса.



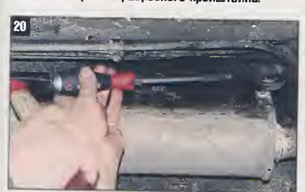
Извлекаем трос из щитка тормозных механизмов.



Отогнув скобу отверткой, освобождаем трос.



Вынимаем трос из разрезного кронштейна.



Тонким длинным зубилом или отверткой выбиваем из посадочных мест колпачки, фиксирующие переднюю часть оболочки троса.

Устанавливаем детали в обратной последовательности. Не забудьте смазать консистентной смазкой («Литол-24») оси рычагов, передние и задние наконечники тросов.

После установки нового ручника его необходимо отрегулировать. Для этого, подняв в салоне рычаг на 1–2 зуба сектора, натягиваем трос регулировочной гайкой. Полный ход рычага должен составлять 4–5 зубьев по сектору. Добившись этого, затягиваем контргайку.

А теперь вспомним начало статьи. «Исключив» регулятор давления из тормозной системы, нередко удается получить на асфальте прекрасные следы торможения задних колес. Обрадовавшись, кое-кто забывает вынуть клин из регулятора и – прямиком на техосмотр. А зря! Все-таки тормоза придумали не трусы, а здравомыслящие люди. В большой степени это относится к распределителю давления. Напомним: это устройство устанавливает такое давление в гидроприводе задних тормозов, при котором их эффективность соответствует нагрузке на заднюю ось: больше нагрузка – сильнее тормоза и наоборот. Сама нагрузка оценивается косвенно – по расстоянию между кузовом и балкой задней подвески. При торможении задок кузова приподнимается относительно балки, нагрузка на задние колеса уменьшается. Если эффективность тормозов оставить неизменной, задние колеса преждевременно блокируются (как правило, раньше передних) и автомобиль теряет устойчивость, ведь невращающиеся колеса «дорогу не держат». Заднюю ось, особенно на скользком покрытии, заносит, что может закончиться аварией. Значит, чем выше поднимается кузов, тем меньше должны быть тормозные силы задних колес и, стало быть, давление в гидроприводе тормозов.

Так что поскорей вынем клинышек и займемся ремонтом.

Тщательно очищаем от грязи регулятор давления и примыкающие к нему детали.

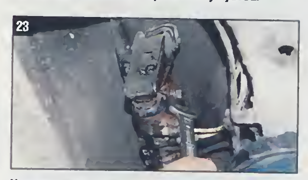


Специальным ключом «на 10» отворачиваем штуцеры всех трубопроводов на регуляторе давления.

Чтобы жидкость не вытекала, глушим трубопроводы резиновыми заглушками от прокачных штуцеров.



Ключом «на 17» отворачиваем болт крепления регулятора давления к кронштейну кузова.



Ключом «на 13» отворачиваем болт крепления регулятора к кронштейну рычага привода регулятора и...



...снимаем его.



Ключом «на 22» отворачиваем пробку регулятора.



Со стороны поршня клещами снимаем стопорное кольцо.



Вынимаем из корпуса и внимательно осматриваем детали.

Изношенные и сломанные детали следует, конечно, заменить.

Чтобы регулятор правильно работал, его нужно определенным образом установить. Несколько раз прожимаем заднюю подвеску, чтобы кузов занял среднее положение. Ослабив болты крепления регулятора, устанавливаем зазор 2–2,1 мм между нижней частью рычага привода и пластинчатой пружиной. Затягиваем болты.

После любого ремонта, сопровождавшегося разгерметизацией тормозной системы, необходимо прокачать ее – удалить воздух из гидропривода.

Чтобы тормоза доставляли как можно меньше хлопот, своевременно меняйте тормозную жидкость. Она крайне гигроскопична: влага может наделать немало бед – от коррозии цилиндров до закипания жидкости и отказа тормозов.

Механизмы задних колесных цилиндров самоустанавливающиеся. Поэтому необходимо иногда (во время стоянки) сильно надавить на педаль тормоза, чтобы упорные кольца сдвинулись в цилиндре и скомпенсировали износ колодок. Иначе закиснут и эффективность тормозов день ото дня станет снижаться.

Так любите ли вы техосмотр? Едва ли. Но все же надо согласиться с тем, что техосмотр, если он всерьез, поможет обрести уверенность в своей машине. А это дорогого стоит. ЗР

ТЕЧИ НЕ БУДЕТ

ВАЗ-2108...2112

ТЕКСТ / ГЕННАДИЙ ЕМЕЛЬКИН,
ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ЗР «КРЕСТОВСКИЙ»

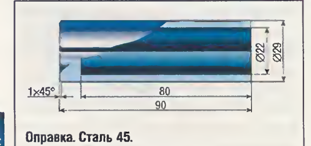
Уровень масла в КП всегда должен быть «на уровне». Ведь даже незначительное его падение может погубить пятую передачу. Коробка – не двигатель, масло в ней не «горит» и исчезает лишь из-за негерметичности уплотнений. Место течи легко определить на глаз. Но если заменить, скажем, сальники полуосей довольно просто, то выковырнуть уплотнение штока выбора передач без разборки агрегата, казалось бы, вряд ли удастся. К счастью, делать это вовсе не обязательно.



Сдвигаем защитный чехол шарнира привода переключения передач к картеру КП.



Ключом «на 10» отворачиваем конический винт крепления шарнира.



Оправка. Сталь 45.



Отделяем шарнир от штока.



Снимаем чехол.



Новый сальник обмазываем снаружи герметиком...



...и через оправку забиваем в картер.

Места «новичку» там вполне хватает. Надеемся, что двойное уплотнение будет вдвое надежнее.

Сборку проводим в обратной последовательности. И не забудьте долить масло до нижней кромки контрольного отверстия! ЗР

/ПРОШУ ОБЪЯСНИТЬ

Говорят, в коробке передач ВАЗ-2109 раньше всего отказывает синхронизатор второй передачи. Так ли это?

Более того – это верно для большинства автомобилей. Дело тут в следующем. При включении передачи синхронизатор должен уравнять скорости вращения ведущей и ведомой частей трансмиссии, после чего они полностью входят в зацепление. Ведомая часть, включая все элементы, вплоть до ведущих колес, вращается со скоростью, задаваемой самим автомобилем. Ведущая же (от муфты сцепления до синхронизатора) вращается вместе с коленвалом двигателя или, если сцепление выключить, останавливается. Если переключать передачи торопливо, полагаясь лишь на синхронизатор, то последнему приходится туго – в прямом и переносном смысле. Представьте, например, что машина разгонялась на первой передаче до 4000 оборотов коленвала в минуту. При резком переходе на вторую, даже после выключения сцепления, массивная группа деталей – ведомый диск сцепления, первичный вал, шестерни на вторичном валу, связанные с первичным, – по инерции еще вращается, и «притормозить» ее до оборотов, соответствующих второй передаче (примерно 2140 в минуту), должен синхронизатор. Разность оборотов составит около 1860. Если столь же резко, при 4000 об/мин коленвала, перейти со второй передачи на третью, разность будет 1215, с третьей на четвертую – 1230, а с четвертой на пятую – только 670 об/мин. Легко заметить, что напряженнее других работает синхронизатор второй передачи. «Осложняет ему жизнь» и то, что муфта первой и второй передач объединена с зубчатым венцом передачи заднего хода, сильнее нагружающей синхронизатор второй передачи.

Что касается первой передачи, то ею чаще всего пользуются, трогаясь с места. В этой ситуации, если сцепление исправно, передачу легко включить даже при отсутствии синхронизатора, поскольку обе ветви, ведущая и ведомая, неподвижны. В остальных случаях, как показала статистика, наработка синхронизатора первой передачи в обычных условиях движения меньше, чем других.

Кстати, в коробке «классического» ВАЗ-2105 или 2106 можно отметить то же самое, хотя и в меньшей степени: скачки в 1555 об/мин между первой и второй передачами, 1390 об/мин – между второй и третьей, 900 об/мин – третьей и четвертой.

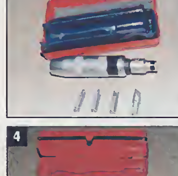
УДАРНАЯ РАБОТА

К САМЫМ «УПРЯМЫМ» ВИНТАМ НУЖЕН ОСОБЫЙ ПОДХОД



1





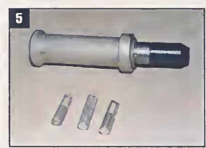
2



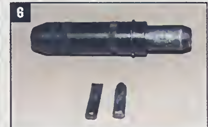
3



4



5



6

№ 1. Производитель / Kamasa-Tools, Швеция; **цена /** 640 руб.

№ 2. Производитель / Force, Германия; **цена /** 500 руб.

№ 3. Разработчик / Schlag Schrauber, Голландия, фирма-производитель неизвестна, сделано на Тайване (под контролем разработчика); **цена /** 230 руб.

№ 4. Производитель / неизвестен, Польша; **цена /** 180 руб.

№ 5. Производитель / неизвестен, Россия, Казань; **цена /** 105 руб.

№ 6. Производитель / неизвестен, Россия; **цена /** 130 руб.

ТЕКСТ / ВИТАЛИЙ УРЮКОВ
ФОТО / ВИКТОР КОНОП

Ударная отвертка – инструмент не слишком известный. В основном она нужна при ремонте коробок передач или кузовов. Принцип действия прост: при ударе молотком перемещение рукоятки преобразуется в поворот лезвия отвертки. Сочетания удара и поворота позволят приложить большой крутящий момент без риска повредить шлиц.

При подготовке теста выяснилось, что на ударные отвертки нет ни государственных, ни отраслевых стандартов. Следовательно, у производителей руки развязаны. Но и у нас – тоже. Значит, бой будет без правил?

Не совсем – упрощенную методику мы все же составили. Ибо известно, что сдуру можно сломать не только отвертку. Оценку некоторых свойств инструмента проводили по привычной пятибалльной шкале. Все отвертки приобретены в магазинах, происхождение – со слов продавцов.

Вскрыли упаковки (они есть только у образцов № 1 и 2) и рассмотрели содержимое. У № 2 на прозрачной упаковке – этикетка с мелкой надписью «Германия» в правом нижнем углу, а под ней, уже на картонной коробке, еще этикеточка: Made in Taiwan. Каково?

КОМПЛЕКТАЦИЯ ОТВЕРТОК

№ 1: пластиковая упаковка, металлический футляр, инструкция (вкладыш на английском языке), четыре сменных наконечника (по два под прямой и крестообразный шлицы), переходник от квадрата «на 12,5» к шестиграннику «на 8» (на фото 1, 2, 3, 5 переходники установлены на отвертки).

№ 2: упаковка из прозрачной пленки, картонная коробка, металлический футляр, инструкция (текст на этикетке, приклеенной к прозрачной упаковке – на русском, на картонной коробке – на трех языках), четыре сменных наконечника (по два под прямой и крестообразный шлицы), переходник от квадрата «на 12,5» к шестиграннику «на 8».

№ 3: металлический футляр, инструкция (на немецком языке), четыре сменных наконечника (по два под прямой и крестообразный шлицы), переходник от квадрата «на 12,4» к шестиграннику «на 8».

№ 4: картонная коробка, металлический футляр, шесть сменных наконечников (четыре обычных: по два под прямой и крестообразный шлицы и два удлиненных: соответственно по одному).

№ 5: полиэтиленовый мешочек, три сменных наконечника (по одному под прямой и крестообразный шлицы и шестигранник «на 10»).

№ 6: два сменных наконечника (по одному под прямой и крестообразный шлицы).

Инструкция на иноземном языке для нашего брата, как правило, бесполезна (к тому же это прямое нарушение закона «О защите прав потребителей»). Да и на русском мало проку, если она такая, как к образцу № 2: «Набор отверток разного диаметра предназначен для закручивания и отвинчивания шурупов разного диаметра. ПРИМЕНЕНИЕ: Открыть упаковку и воспользоваться инструментом». Во как! А мужики-то не знают…

Вот переходники и удлиненные наконечники – это хорошо.

ЭРГОНОМИКА

Все отвертки имеют фиксированные положения завертывания и отвертывания. Но обозначены они (символами «L» и «R») лишь у № 1, 2, 3. Чтобы изменить положение, нужно нажать на шпиндель отвертки (ту ее часть, на которой закреплен переходник или сменный наконечник) вдоль оси в сторону корпуса и повернуть влево или вправо. Усилия переключения положений отличаются очень существенно. Минимальное и наиболее удобное – у образцов № 2, 3, 5. У образцов № 1 и 6 – туговаты…

Переходники там, где они есть, фиксируются подпружиненным шариком. Это хорошо. Плохо, что в этом соединении, в зависимости от зазоров, есть возможность перекоса. Минимальный – у № 2, а максимальный – у № 5, у которого хорошо ощущается и окружной люфт. У № 3, в отличие

от остальных, сильно перекашивается и сам шпиндель.

Сменные наконечники у № 1, 4, 6 фиксируются пружинным разрезным кольцом круглого сечения, у № 2 – подпружиненным шариком (нам это понравилось больше всего), у № 3 – резиновым колпачком. У № 5 фиксация отсутствует вовсе: наконечник выпадает, едва наклонишь отвертку градусов на 45 к горизонтали. Лучшая фиксация наконечника у образца № 2, у него же практически нет окружного люфта и перекосов. Минимальный люфт – у № 3 и 4, но у них возможны перекосы. У № 1 и 6 «свобода» наконечников тоже невелика и примерно одинакова, а у № 5 он гуляет, как хочет.

У № 1 окружность ручки пластмассовая, у остальных – накатка на стальном корпусе. Интересно, что у № 6 следы токарной обработки по величине сопоставимы с накаткой. Впрочем, может так задумано?

Наиболее удобны в руке № 2 и 5. Кроме того, у образца № 5 «затылок» большего, чем корпус, диаметра защищает пальцы от случайного удара молотком. У № 1 пластмассовая рукоятка коротковата. У номеров 3, 4 и 5 в зону хвата попадает кольцо, не дающее штифту выпасть из корпуса; из-за этого работать ими неудобно. Поразил образец № 6 – его штифт страхуется разрезным пружинным кольцом, торцы которого травмоопасны! Впору немедленно замотать это кольцо изолентой.

Все отвертки довольно близки по размерам и массе. Для дотошных приводим таблицу и рисунок, где: m – масса, г; Dш – наружный диаметр шпинделя (переходника), мм; Dр – наружный диаметр рукоятки, мм; Dб – наружный диаметр бойка, мм; Lш – длина шпинделя (с переходником), мм; Lр – длина рукоятки, мм; L – габаритная длина отвертки (с переходником), мм; l – выступание наконечника из шпинделя (переходника), мм.

БЬЕМ ПО ЗАТЫЛКУ!

Возможности отверток проверяли на винтовом соединении М8, типичном для кузовных деталей и коробок передач. В специальный кондуктор динамометрическим ключом заворачивали винт. Момент затяжки 15 Н·м (1,53 кгс·м), общепринятый для резьбы М8. Одним и тем же молотком по отвертке наносили пять ударов. Контролировали момент отвертывания болта и определяли увеличение крутящего момента ΔМ по отношению к моменту затяжки.

Не без ехидства отметили: у образца № 5 после первого же удара ослабла затяжка предохранительного кольца на корпусе. После каждой серии ударов кольцо приходилось подтягивать.

Работоспособность отверток проверяли на винтах дверных петель ВАЗ-2104. Проверку выдержали все. Затяжка винтов ослаблялась уже со второго-третьего удара. Наименее





удобной для этой работы была отвертка № 5 – у нее предохранительное кольцо упиралось в дверь (фото 7). Очень хороша отвертка № 4 с удлиненным наконечником (фото 8).

ТВЕРДА ЛИ СТАЛЬ?

Для профессиональной, а значит, интенсивной работы важны прочность и долговечность инструмента, в значительной мере определяемые твердостью сменных наконечников.

Но с чем сравнить? Мы решили, что не будет большого греха, если взять ГОСТ 17 199-88Е «Отвертки слесарно-монтажные. Технические условия». Формально он не распространяется на ударные отвертки, но ведь рабочие части наконечников и отверток, по крайней мере, близки функционально. Причем условия работы наконечников гораздо жестче. Итак, по ГОСТу твердость должна быть 47–52 HRCэ. То, что оказалось на деле – в таблице.

У образцов № 4 и 5 она несколько меньше, а № 2 – наоборот, больше. Впрочем, видимых последствий этого мы не обнаружили, но на будущее – учтем.

ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ И ЭКСПЕРТНЫЕ ОЦЕНКИ

Образец	1	2	3	4	5	6
ОЦЕНКА КОМПЛЕКТАЦИИ						
Оценка	5	5	5	4,5	3	2
ОЦЕНКА ЭРГОНОМИКИ						
Переключение	2	5	4	3	3	1
Фиксация переходника	4	5	4	н/п	2	н/п
Фиксация наконечника	3	5	4	4	1	3
Рукоятка	4	5	3	3	4	1
Качество изготовления	4,5	5	4	4	2	2
Удобство работы	4,5	5	4	4	2	3
МАССА (г) И ОСНОВНЫЕ РАЗМЕРЫ (мм)						
m	840	710	620	620	850	740
Dш	22,0	22,0	22,0	22,0	23,8	25,0
Dр	38,5	32,5	30,5	30,0	33,0	33,0
Dб	24,0	22,0	22,5	30,0	41,0	22,0
Кш	53,0	46,0	56,5	38,5	56,0	43,0
Lр*	88,0	91,0	85,0/ 99,0	90,0/ 114,0	88,0/ 100,0	89,0/ 103,0
L	178,0	168,0	170,0	148,0	176,0	162,0
l	22,5	21,3	19,0	23,5**	25,0	26,5
ОТНОСИТЕЛЬНОЕ УВЕЛИЧЕНИЕ КРУТЯЩЕГО МОМЕНТА						
ΔМ, %	66,7	120	80	60	100	50
ТВЕРДОСТЬ НАКОНЕЧНИКОВ						
Твердость, ед. HRCэ	51	56	49–50	43–47	39–40,5	47–51

н/п – нет переходника.
** В знаменателе – длина с учетом предохранительного кольца.*
*** С удлиненным наконечником l=62,5 мм*

РЕЗЮМЕ

Безоговорочного лидера выявить не удалось: все образцы работоспособны, по очкам впереди № 2. Для себя все наши эксперты предпочли бы его. Однако впереди испытания на долговечность – образцы переданы в технические центры «За рулем» для повседневной работы.

В заключение несколько практических советов.

Выбирая отвертку, определите, удобно ли будет ею работать. Ищите отвертку с минимальными люфтами в соединениях.

Пользуйтесь тяжелым молотком, по массе равным отвертке или несколько тяжелее.

Перед нанесением удара выберите люфты в соединениях отвертки, повернув ее в сторону рабочего хода.

Завертывая винт, сначала затяните его максимально возможным усилием и лишь затем – ударами. Чтобы не сорвать резьбу, не довертывайте винт больше чем на 40–60°, если в инструкции не сказано иначе. ЗР



ПЕРЕДНЕЕ СИДЕНЬЕ

ВАЗ-2108, 2109, 21213

ТЕКСТ / ВЛАДИМИР АРБУЗОВ

О врожденной слабости этих сидений мы подробно рассказали в ЗР, 2000, № 4. Но что делать владельцу, если рано или поздно кресло сломается? Купить новое – дорого, да и его, скорее всего, постигнет та же участь. Лучший вариант – усилить спинку, пока она не потеряла формы. Ну, а если уже поздно – выполнить весь комплекс работ.



Ключом «на 8» отворачиваем четыре болта салазок сиденья, по два спереди и сзади, вынимаем сиденье из автомобиля и снимаем с него подголовник.



Ключом «на 10» отворачиваем винт пластиковой накладки...



...и еще один – отверткой. Снимаем накладку.



Ключом «на 10» отворачиваем винт шарнира.



Второй винт отворачиваем ключом «на 19».



С другой стороны сиденья снимаем ручку регулировки наклона.



Ключом «на 10» отворачиваем винт...



...и снимаем держатель ручки.

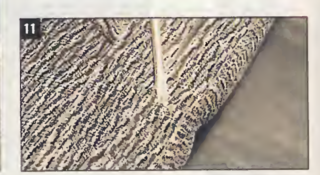
Поднимаем пластиковую накладку, отворачиваем ключом «на 19» второй винт и отсоединяем спинку сиденья от подушки.



Вынимаем рычаг откидывания спинки сиденья и его накладку.



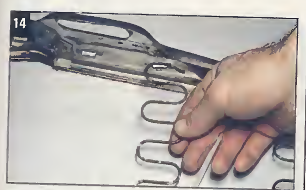
Поддев отверткой, вынимаем направляющие втулки подголовника.



Переворачиваем спинку, отгибаем крючки на нижней поперечине и снимаем с них обивку.



Снимаем обивку со спинки...



...и освобождаем каркас от микропористого заполнителя.



Демонтируем пружины.



Отсоединяем тяги.



Восстанавливаем первоначальную форму каркаса и в местах изгибов вариваем стальную пластину толщиной 2,0 мм.



Края профиля каркаса дополнительно усиливаем проволокой диаметром 6 мм, приваривая ее прерывистым швом.

Провариваем и заводские точки сварки – они, как правило, ненадежны.

Сиденье собираем в обратной последовательности – теперь усиленный каркас не подведет. ЗР

/ГОЛЬ НА ВЫДУМКИ

«ФЕЙС-КОНТРОЛЬ»

ДИНАМОМЕТРИЧЕСКИЙ КЛЮЧ ПО-РУССКИ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ПЕТРОВ, АРХАНГЕЛЬСК

Как известно, наиболее ответственный крепеж в автомобиле требует контроля момента затяжки – иначе либо соединение разболтается со временем, либо, если перетянуть, сорвется резьба. Но, увы, те динамометрические ключи, что предлагает торговля, рассчитаны, как правило, на предельный момент 15, реже 20 кгс·м, то есть на болты и гайки с диаметром резьбы не более 14 мм. Поэтому, скажем, вопрос, чем контролировать затяжку ступиц с двухрядными подшипниками на переднеприводных автомобилях (момент до 25 кгс·м), повисает в воздухе. А уж про силовой крепеж на грузовиках, где усилие затяжки может быть вдвое больше, и говорить нечего. Возможно, мощные динамометры и есть в каталогах именитых фирм, но, к примеру, у нас, в архангельском «Автоцентре КамАЗ», с валютой туговато, да и с рублями не густо, поэтому мысль выписать из-за границы нечто с отблеском полированной стали даже не возникает.

Вот мы и придумали свой, может, и не столь точный, зато дешевый до сердитости «жимонометр» (см. фото). Мощный накидной ключ для стремянок рессор удлинен трубой (ее длина 170 см), на конце которой закреплено хомутом обыкновенное камазовское зеркало заднего вида, позволяющее слесарю контролировать затяжку визуально – по выражению собственного лица. Если работать без помощника, то шкала моментов выглядит так: добродушная улыбка – менее 10 кгс·м, высунутый кончик языка – 20, надутые щеки – 30, побагровевшее лицо – 40 и, наконец, бурый цвет лица – 50–55 кгс·м. Если кликнуть на помощь напарника, «показания прибора» уменьшаются вдвое, то есть надутые щеки безошибочно свидетельствуют, что стремянка затянута, как положено по инструкции... ЗР

/ПРОКОЛ

ДО ПЕРВОГО ПУСКА



ТЕКСТ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Покупатель, понятное дело, барахла не любит. Покупая фильтр тонкой очистки топлива, он может поинтересоваться, например, средней тонкостью отсева изделия или, скажем, его начальным сопротивлением. Такого не проведешь.

Изготовители показанного на фото фильтра придерживаются другого мнения: провести можно кого угодно. Изделие SF-5 с надписью «Sinteks» на приклеенной этикетке снаружи очень похоже на настоящий фильтр. Наверняка оно успешно отсеивает положенное количество посторонних частиц, возомнивших себя топливом. Платим деньги, устанавливаем приобретение под капот, пускаем двигатель и...

И благодарим Всевышнего за то, что нам повезло – и сами целы, и автомобиль не пострадал. Зато самозванец сделал себе харакири – то ли машина ему не понравилась, то ли бензин (фото). Впрочем, претензий к его производителям нет: они же не обещали, что корпус «фильтра» не должен разваливаться на куски... ЗР

ТЕКСТ / МИХАИЛ КОВРИГИН, РОМАН СОЛДАТОВ

НА ДЫБЕ

СТЕНД ДЛЯ ПРАВКИ КУЗОВОВ – РОСКОШЬ ИЛИ НЕОБХОДИМОСТЬ?

Если в аварии пострадало крыло, то нескольких рихтовочных молотков и поддержек хватит за глаза. А коли не закрываются двери или машину тянет в сторону – явно нарушена геометрия кузова. Тут автовладелец чешет «репу» – доверить ли ремонт своей «ласточки» автосервису или умельцу из соседнего гаража?

Последний признает, как правило, только простой инструмент: кувалду, лом и гидравлический домкрат. Некоторые остаются довольны работой и даже рекомендуют своим знакомым. Есть спецы, растягивающие кузов цепями, тросами и лебедкой между двух деревьев или столбов. Стоимость таких услуг минимальна, что привлекает клиентов. Но не тех, кто во главу угла ставит качество ремонта – эти предпочитают иметь дело с настоящими специалистами автосервиса.

ГОВОРИМ «СТАПЕЛЬ», ПОДРАЗУМЕВАЕМ «РИХТОВОЧНЫЙ СТЕНД»

Многие называют его стапелем, некоторые – роботом, а на самом деле это стенд для правки кузовов. С первого взгляда – «пыточное» сооружение средневековой инквизиции: тут и мощная рама, и столбы, обвешанные всевозможными захватами, цепями и многим другим. Даже самый скромный стенд – конструкция внушительных размеров. Вес наиболее известных – от тонны до трех с половиной.

Силовые возможности стенда впечатляют: усилие каждого гидроцилиндра – 10 тс, детали сделаны с большими запасами прочности, что позволяет уверенно править даже кузова джипов, крепкие, как загривки владельцев.

Стенд фирмы «Селет» с шаблонной измерительной системой. Стоит в Москве 19 000 у.е. Дополнительные затраты на шаблоны – по договоренности.

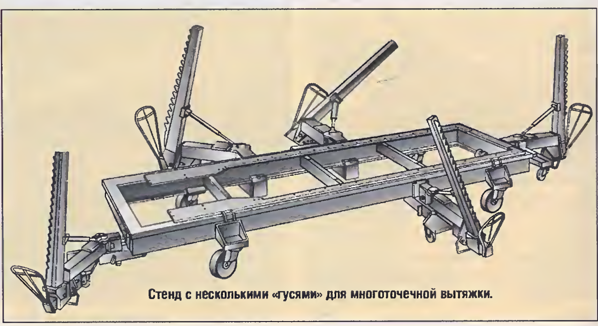
ПОТЯНЕМ – ВЫТЯНЕМ!

Рихтовочный стенд состоит из двух основных частей: платформы, на которой закрепляют кузов, и распорного угольника, прозванного «гусём», или силовой стойки – «башни». На нем можно растягивать кузов с любой стороны, под любым углом, моделируя картину удара в обратном направлении. Иногда для правки необходимо приложить усилие одновременно в разных местах (см. рис.). Для этого предусмотрена установка нескольких «гусей», или «башен», – от двух до пяти в зависимости от модели стенда. Обычно автомобиль закрепляют на платформе захватами за отбортовку порогов. Если же ее нет, как, например, у «Мерседеса», применяют иные способы крепления.

Правка кузова происходит так: в нужном месте деформированной детали закрепляют захват той или иной конструкции и цепью соединяют его с «башней», или «гусем». Последний под действием гидравлики тянет цепь с зажимом на себя, постепенно выправляя мятую деталь. Гидроцилиндрами управляют с дистанционного пульта – для безопасности работающих. При срыве за-



Посадочное место шаблона (зеленое) совпадает с базовой точкой кузова.



Стенд с несколькими «гусями» для многоточечной вытяжки.

хвата с детали, что бывает довольно часто, натянутая гидравликой цепь отбрасывает захват с огромной силой – люди должны остаться невредимы. Последовательность правки определяется законом: начинают с самых жестких деталей, постепенно переходя к более слабым. Иными словами, в первую очередь возвращают на место несущие элементы кузова, а уж затем оперение.

КУЗОВ БУДЕТ ЖИТЬ!

Установив автомобиль на платформу, мастер обязательно проверит геометрию кузова по базовым точкам – местам крепления к нему деталей подвески и трансмиссии. Нужно выяснить, сдвинулись ли они, и если да, то насколько и в каком направлении – ведь от правильности их положения после ремонта зависит поведение машины на дороге. Раньше для этих замеров использовали специальную линейку, что занимало уйму времени. Ускорить процесс призваны современные измерительные системы. По принципу работы они делятся на две группы.

Первая ориентирована на применение так называемых шаблонов, имеющих посадочные места для базовых точек. Кузов как бы надевается на шаблон, любое несоответствие сразу заметно (фото 1). Это позволяет при замене лонжеронов и других силовых элементов использовать стенд действительно в качестве стапеля (см. заставочное фото).

Вторая группа – электронные измерительные системы. Координаты базовых точек определяются лазерным лучом (фото 2) или щупом (фото 3, 5). Компьютер сравнивает полученные данные с заводскими спецификациями. На любом этапе ремонта можно распечатать результаты замеров – например, для страховой компании или по желанию дотошного клиента, лично решившего убедиться в качестве ремонта. Кроме того, лазерная система позволяет проверить углы установки колес.



Стенд фирмы «Чиф» с лазерной измерительной системой. Цена в полной комплектации – 68 200 у.е.



Стенд фирмы «Селет» с электронной измерительной системой, использующей щуп. Цена в полной комплектации – 38 000 у.е.



Стенд «Эксперт 2000». Цена в полной комплектации – 77 350 у.е.

ВИДИТ ОКО, ДА ЗУБ НЕЙМЕТ

К сожалению, за такими «благами» нужно ехать в фирменный сервис с пухлым кошельком. А если он тощий? Тогда подойдет вариант попроще, например, «Эксперт 2000» производства СПК «Индустрия» (фото 4). У него нет измерительной системы, но силушкой не уступит «заморским братьям». Поставляется с одним или двумя распорными угольниками. В руках опытного мастера вполне способен вернуть кузову-гармошке былую красоту и пропорции.



Так работают измерительным щупом.

Конечно, современные измерительные системы хороши. Но в первую очередь они интересуют не хозяина машины, а мастеров-жестянщиков, позволяя экономить время и силы, а заодно (что греха таить!) и приподнять цену на услуги. Владельцу же автомобиля важно, чтобы кузов после ремонта не только по своему товарному виду, но и по геометрии строго соответствовал заводским нормам. А на каком стенде его правили, чем при этом мерили и сколько мастер потерял на этом времени – владельцу до лампочки! Как бы сложна и современна ни была электроника, главный в «жестянке» по-прежнему человек. Так что, если уж «это» случилось, ищите хорошего мастера. И – со стендом.

ТЕКСТ / АНТОН УТКИН

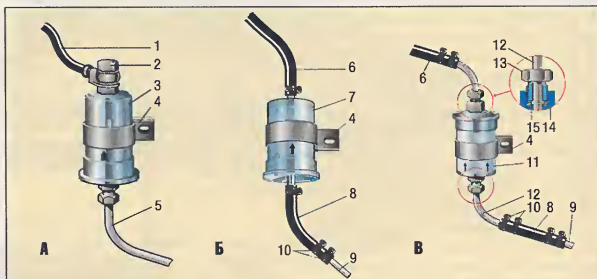
ПОДОЙДЕТ ВАЗОВСКИЙ!

РЕЗЬБА НА ФИЛЬТРЕ СТОИТ 800 РУБЛЕЙ... БУДЕМ ПЛАТИТЬ ИЛИ ПОИЩЕМ ВЫХОД?

После первой волны интереса к подержанным иномаркам народ к ним поохладел: ведь в отличие от самих машин, фирменные запчасти дешеветь не собирались. Как ни береги авто, а «расходники», которые меняют при обслуживании, покупать придется. Ошарашенный ценами фирменных деталей, кто-то, как и в дорыночные времена, пытается приспособить аналогичные от российских автомобилей. Разумеется, здесь важно знать меру. Скажем, вварить «Мерседесу» кусок «волговской» выхлопной трубы – милое дело. «Жигулевские» болты и гайки белебеевского завода ставь хоть на «Ламборгини» – разницы с родными не заметишь. Но бороздить первыми попавшимися колодками дорогущие тормозные диски или доверять жизнь мотора отечественному масляному фильтру, экономя пять долларов в год, – просто глупо.

Другое дело – импортные запчасти для отечественных машин, завозимые в таких количествах, что оптовые скидки позволяют продавать их втрое-впятеро дешевле аналогичных деталей к иномаркам. Предназначенные для вазовских машин «дворники», сцепления, амортизаторы, ремни и электрика таких фирм, как «Сакс», «Гейтс», «Чемпион» и др., в магазинах в избытке – измеряй и подбирай. Освоение нашими заводами впрысковых автомобилей сильно помогло владельцам иностранного «секонд-хэнда»: ведь узлы современных систем питания, в основном, однотипны и отличаются только присоединительными размерами, которые нетрудно подогнать по месту.

Первое, что приходит в голову – перейти на топливные фильтры к впрысковым моделям ВАЗа. Ведь менять их приходится при каждом ТО и всякий раз переплачивать сотни рублей за то, что деталь предназначена именно для вашей модели. Когда у одной из редакционных иномарок, «Тойоты-Карина» 1989 года выпуска, подошло время очередного обслуживания, мы решили поискать фильтр подешевле. Но для сравнения начали с самых дорогих. Так. «самый официальный» дилер «Тойоты» запросил за оригинальный фильтр 1276 рублей, «менее официальный» – 1120, а магазинчик в полуподвале – 1050. Посмотрим, что предложат специализированные фирмы. У дилеров таких авторитетов, как «Чемпион», «Манн», «Кнехт» и «Клин», к нашей «Карине» были только масляные фильтры – ассортимент топливных, в основном, для европейских машин. У «Фрама» есть все, но за нужный нам G7194 запросили 954 рубля – такова политика фирмы по отношению к владельцам «японок» (даже для «мерседесов» аналогичный фильтр стоит 395 рублей). От заманчивых предложений менее известных производителей фильтров (300–400 рублей именно за наш, «кариновский») сочли за благо отказаться: все-таки очистка бензина для форсунок – дело, в прямом смысле тонкое...



Подсоединение топливных фильтров на иномарках. А – штатный топливный фильтр «Тойоты»; Б – переделка системы питания на прямоточный фильтр с патрубками под шланги; В – переделка на фильтр вазовского образца: 1 – штатный шланг рампы с кольцевым штуцером; 2 – перепускной болт; 3 – фильтр; 4 – кронштейн диаметром 56 мм; 5 – штатная трубка от бензонасоса; 6 – штатный шланг рампы без штуцера (отрезан); 7 – фильтр с патрубками; 8 – дополнительный бензошланг; 9 – штатная трубка от бензонасоса (конец отрезан); 10 – червячные хомуты; 11 – фильтр вазовского образца; 12 – трубка с буртиком и уплотнительным кольцом (укороченная вазовская); 13 – накидная гайка М14х1,5; 14 – штуцер фильтра; 15 – уплотнительное кольцо.



Комплект для переделки системы питания иномарки на фильтр вазовского образца.



Трубка с буртиком вазовского образца и уплотнительным кольцом 412-1007027 от «Москвича».

Нет, все-таки поищем фильтр солидной фирмы, да чтобы недорого. Пожалуйста – например, «Фрам» G5540 для многих моделей «Опеля», «Дэу» и ФИАТа стоит всего 360 рублей и не требует для присоединения никаких резьбовых деталей – стандартные 8-миллиметровые бензошланги просто натягивают на его патрубки и закрепляют хомутами. На нашей «Тойоте», где подводящей к фильтру магистралью служит развальцованная на конус 8-миллиметровя трубка с накидной гайкой М14х1,5, а отводящей – шланг того же диаметра с кольцевым штуцером под перепускной болт М12х1,25 (рис. А), придется отрезать концы обеих и подсоединить вход через дополнительный кусок шланга, а выход – просто вставив патрубок фильтра в штатный шланг (рис. Б). То же самое сделаем и на других японских машинах, где штатный фильтр снабжен резьбовыми штуцерами. (Подробнее о взаимозаменяемости и размерах топливных фильтров см. ЗР, 1999, № 12).

Но еще выгодней раз и навсегда переоборудовать топливную систему иномарки под

фильтр вазовского образца. Такой даже от лучших производителей стоит рублей двести (в самых дорогих магазинах – не более трехсот). Например, «Чемпион» L240, «Фрам» G5915 или «Манн» WK612/5. По габариту он тоже близок к большинству применяемых на впрысковых иномарках, да и начинка такая же. Правда, способ присоединения к магистралям ВАЗ позаимствовал далеко не лучший. Уплотнениями здесь служат кольца из белой бензостойкой резины, зажатые между буртиками подающей и отводящей трубок и дном резьбовых гнезд фильтра с помощью накидных гаек М14х1,5. Все эти присоединительные детали нам и пришлось купить, чтобы поставить фильтр на «Тойоту». Причем взяли не шланги с накидными гайками, которые ввернуты в штуцеры фильтра на «самарах» и «десятках», а пару одинаковых трубок обратной магистрали (слива бензина из топливной рампы двигателя) – это дешевле и удобнее, поскольку вся присоединительная арматура на этих машинах стандартна. Еще купили бензошланг от «уазика», шесть червячных хомутов и, конечно, сам фильтр – вот и весь комплект (см. фото).

Отпилили от трубок лишнее, оставив концы длиной около 100 мм с буртиками и накидными гайками, сняли заусенцы. Тщательно продув и промыв трубки от опилок, вставили их в шланги: штатный, с отрезанным кольцевым штуцером, и дополнительный. Последний надели на обрезанный конец 8-миллиметровой трубки, подающей топливо из бака. На каждое соединение трубки со шлангом поставили по два хомута – для надежности. Закрепили фильтр в штатном «тойотовском» кронштейне (по диаметру подошел идеально) и ввернули накидные гайки доработанных магистралей в его штуцеры. При затяжке, как и положено, придерживали штуцер вторым ключом, стараясь не превысить момент 3,4 кгс·м. В результате получилось, как показано на рис. В, – аккуратно и удобно для замены при ТО.

Подсчитаем расходы. Фильтр «Чемпион» L240 – 210 руб., трубки (2 шт.) – 200; шланг – 30; хомуты «Норма» (6 шт.) – 54. Итого – 494 рубля, то есть вдвое дешевле штатного фильтра. Но самое приятное, что отныне наша «Тойота» «пожизненно» будет довольствоваться вместо тысячерублевых двухсотрублевыми фильтрами, которые к тому же продаются на каждом углу. Если при очередной смене фильтра потребует замены резиновое кольцо (от сплющивания в штуцере оно порой дает надрывы), можно не суетиться, разыскивая дефицитное вазовское – вместо него отлично подходит «москвичовское», применяемое на стержнях клапанов уфимских моторов (цена – 5 рублей за 8 штук). **ЗР**

ВЕРХНИЙ РЫЧАГ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ

«НИССАН-ПРИМЕРА» 1997 ГОДА

ТЕКСТ / ВИТАЛИЙ УРЮКОВ

Если при проезде отдельных неровностей спереди слышен стук, наиболее вероятная причина – люфт в шарнирах, соединяющих верхний рычаг передней подвески с кузовом (внутренний шарнир) или средним рычагом (наружный шарнир). Шарниры «Ниссана–Примера» по конструкции несколько непривычны для российских автомобилистов, хорошо знакомых с резинометаллическими сайлент-блоками. Здесь в основе шарнира – подшипник скольжения с пластмассовыми втулками. Это обеспечивает высокую точность работы подвески, положительно сказываясь на устойчивости и управляемости автомобиля. Но в жестких условиях эксплуатации (например, наших, российских) уже после пробега примерно 30 тыс. км в шарнире может появиться ощутимый люфт – и тогда замены деталей не избежать.



Для проверки просим помощника осторожно покачать переднюю часть стоящего на колесах автомобиля вверх-вниз с амплитудой не более 30 мм и рукой определяем степень износа деталей в наружном шарнире...



...приложив пальцы одновременно к шарниру и среднему рычагу.

Хотим предупредить: такая проверка требует и от помощника, и от «проверяющего» определенных навыков, поэтому безопаснее (а часто и продуктивнее!) проверять состояние наружного шарнира, как показано ниже (фото 3).

Поднимаем автомобиль подъемником (или вывешиваем переднюю часть домкратом, обязательно установив кузов на надежную опору).




Оперев монтажную лопатку на нижний рычаг подвески, покачиваем средний рычаг за стойку стабилизатора поперечной устойчивости и выявляем возможные зазоры в наружном шарнире.



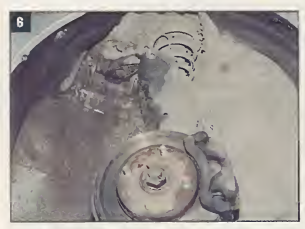
Толкая от себя верхнюю часть колеса, проверяем состояние внутреннего шарнира.

Люфты в шарнирах не допускаются. Обнаружив люфт, меняем верхний рычаг в сборе.



Отвертываем четыре гайки крепления колеса и...





...снимаем его.

Теперь вы видите рычаги – верхний (расположен почти горизонтально) и средний. И «проблемные» шарниры – внутренний и наружный.



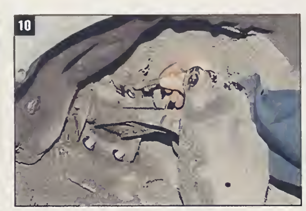
Отвертываем торцевой головкой «на 17» гайку крепления наружного шарнира к среднему рычагу, удерживая болт ключом «на 17».



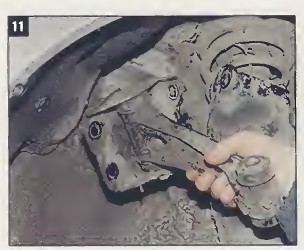
Снимаем болт и отводим средний рычаг от верхнего – на себя.



Отвертываем торцевой головкой «на 17» две гайки крепления кронштейна верхнего рычага к кузову.



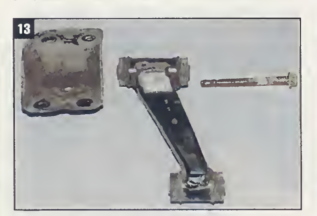
Извлекаем два болта крепления кронштейна верхнего рычага к кузову, отвернув их торцевой головкой «на 17».



Снимаем рычаг в сборе с кронштейном.

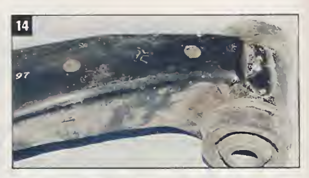


Устанавливаем кронштейн рычага в тиски и отвертываем торцевой головкой «на 17» гайку болта крепления внутреннего шарнира к кронштейну, удерживая болт ключом «на 17».

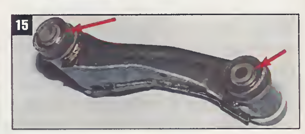


Снимаем болт и рычаг с кронштейна.

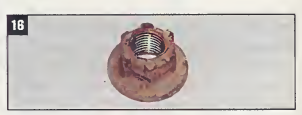
Собрав рычаг с кронштейном, устанавливаем его на автомобиль в порядке, обратном снятию и разборке.



При этом нужно помнить, что левый и правый рычаги невзаимозаменяемы. Для их отличия ближе к наружному шарниру на рычаге клеймением нанесена маркировка: «R» – правый или «L» – левый.



На защитных чехлах (по два на каждый шарнир) должны быть установлены пружины (показаны стрелками).



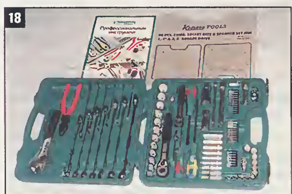
Во всех соединениях применяются гайки с фланцем...



...и различной длины болты с фланцем.

Болты и гайки крепления кронштейна рычага к кузову затягиваем крутящим моментом 93,1–122,5 Н·м (9,5–12,5 кгс·м).

После замены рычага проверяем и, если требуется, регулируем углы установки колес.



Для работы использовался инструмент фирмы Kamasa-TOOLS.

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ ФИРМУ «ГЕМА» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ.

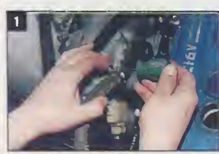
МЕНЯЕМ ГИДРОТОЛКАТЕЛИ

ДВИГАТЕЛЬ ЗМЗ-4062

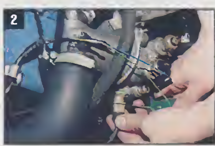
ТЕКСТ / РОМАН СОЛДАТОВ,
МИХАИЛ КОВРИГИН,
ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ЗР «ТУШИНО»

В теории гидрокомпенсаторы в двигателе ЗМЗ-406 призваны освободить владельцев новых «волг» от необходимости систематически регулировать зазоры в приводе клапанов. На практике хлопот они доставляют больше, чем простые толкатели с коромыслами. Один из способов избавиться от звона клапанов – установить новые гидротолкатели. В продаже встречаются и импортные.

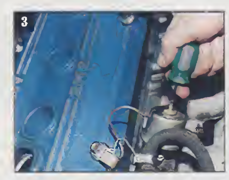
Отсоединяем «минусовую» клемму от аккумуляторной батареи, а провода низкого напряжения от катушек зажигания. Снимаем высоковольтные провода вместе с наконечниками свечей. Сливаем охлаждающую жидкость и снимаем верхние шланги радиатора.



Отверткой, ослабив хомуты, снимаем шланг вакуумного усилителя тормозов, а также большой и малый шланги системы вентиляции картера.

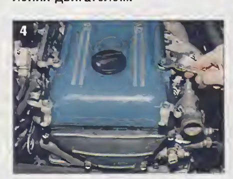


Отсоединяем провода от датчиков температуры охлаждающей жидкости...



...и давления масла, пометив или запомнив их положение.

Разжав скобы, снимаем с них жгут проводов системы управления двигателем.



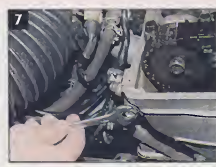
Ключом «на 12» отворачиваем восемь винтов крепления клапанной крышки...



... и снимаем крышку.



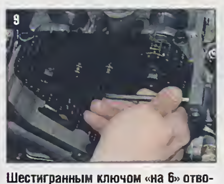
Выставляем коленчатый вал в положение ВМТ такта сжатия первого цилиндра (риска на шкиве коленвала должна совпадать с выступом на передней крышке блока цилиндров, а метки на звездочках – напротив верхних кромок головки блока).



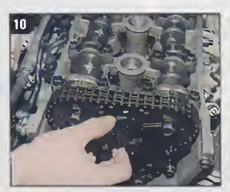
Ключом «на 12» отворачиваем четыре винта...



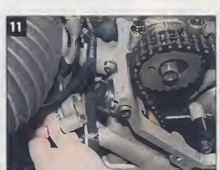
... и снимаем переднюю крышку головки блока, стараясь не повредить прокладку.



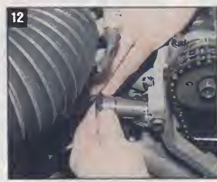
Шестигранным ключом «на 6» отворачиваем два винта...



... и снимаем верхний успокоитель цепи.



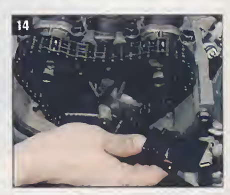
Придерживая крышку гидронатяжителя (она поджата изнутри натяжителем), ключом «на 12» отворачиваем два винта. Снимаем крышку, стараясь не повредить прокладку.



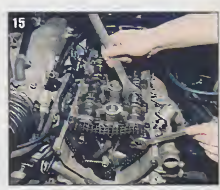
Вынимаем гидронатяжитель.



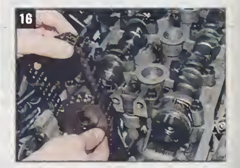
Шестигранным ключом «на 6» отворачиваем два винта...



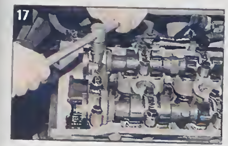
... и снимаем средний успокоитель цепи.



Ключом «на 17» отворачиваем винт крепления звездочки распредвала выпускных клапанов, удерживая вал ключом «на 30», и снимаем звездочку.

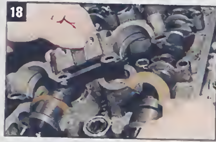


Аналогично снимаем звездочку со второго распредвала.



Головкой «на 12» отворачиваем четыре винта крепления передней крышки распредвалов.

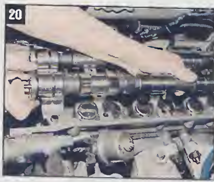
Последовательно, по пол-оборота, ослабляем затяжку винтов крепления четырех крышек распредвала – до тех пор, пока пружины клапанов перестанут поджимать вал. Аналогично отпускаем винты второго распредвала и выворачиваем их.



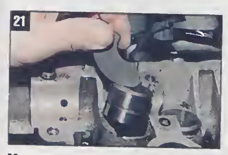
Снимаем переднюю крышку и извлекаем два упорных полукольца.



Снимаем остальные крышки.



Снимаем распределительные валы.



Магнитом извлекаем гидротолкатели.

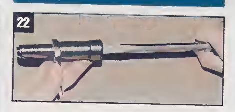
Перед монтажом каждого нового толкателя опустите его в емкость с моторным маслом и нажмите несколько раз на гидрокомпенсатор. Компенсатор, заполнившись маслом, перестанет пружинить – станет «твердым».

Собираем двигатель в обратной последовательности, смазав моторным маслом «постели» в головке и крышках, опорные шейки распределительных валов. Распредвал выпускных клапанов – с пластиной для датчика фаз – устанавливаем штифтом звездочки вправо (на виде спереди), а впускных – штифтом вверх. Так они находятся в устойчивом положении. Каждую крышку устанавливаем на свое место согласно порядковому номеру, выбитому на ней. Отсчет начинается с впускных клапанов, от передней крышки. Номер должен быть обращен к наружной стороне головки. Момент затяжки винтов крепления крышек 1,9–2,3 Н·м.

Звездочки монтируем вместе с цепью, начиная с выпускного распредвала. Обязательно убедитесь, что при натянутой правой ветви цепи (глядя спереди) метка на звездочке находится напротив верхней кромки головки блока.

Гидронатяжитель устанавливаем в «заряженном» состоянии, смазав канал в головке блока.

«ЗАРЯДКА» ГИДРОНАТЯЖИТЕЛЯ



Удерживая корпус натяжителя ключом «на 19», выворачиваем клапан.

Эта операция требует осторожности. Более надежный прием – свести губки тисков, оставив между ними зазор 19 мм. Установив корпус в тиски как в зев ключа, большой отверткой отворачиваем клапан.



ВНИМАНИЕ! Не зажимайте тисками корпус натяжителя.



Вынимаем из корпуса пружину...



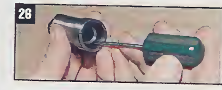
... и плунжер.

Промываем все детали в бензине или керосине, обдуваем сжатым воздухом и смазываем моторным маслом.

Из стального листа толщиной 0,8–1,0 мм делаем оправку: вырезаем полосу (ширина около 10–15 мм, а длина 20–25 мм); круглогубцами сгибаем из нее кольцо по диаметру плунжера.



Плунжер устанавливаем в корпус.



Убедитесь, что запорное кольцо вошло в канавку корпуса. При необходимости заправьте его тонкой отверткой или шилом.



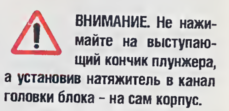
Устанавливаем самодельную оправку в корпус натяжителя, поджав ею стопорное кольцо.



В плунжер вставляем пружину и, преодолевая ее сопротивление, заворачиваем клапан в корпус гидронатяжителя. Затягиваем клапан отверткой.

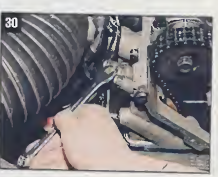


У правильно «заряженного» натяжителя плунжер должен полностью войти в корпус. Отверткой затягиваем клапан, установив корпус в тиски или удерживая ключом.



ВНИМАНИЕ. Не нажимайте на выступающий кончик плунжера, а установив натяжитель в канал головки блока – на сам корпус.

Смонтировав гидронатяжитель на двигатель, необходимо привести его в рабочее состояние – «разрядить».



Ключом «на 12» отворачиваем пробку в крышке гидронатяжителя.



Поворачиваем распредвал впускных клапанов, чтобы цепь не провисала между звездочками, и отверткой через отверстие в крышке нажимаем на натяжитель. Разрядившись, он вытолкнет отвертку.

Устанавливаем пробку на место. Проверяем совпадение меток на звездочках с верхними кромками головки блока. Дальнейшую сборку и монтаж проводим в последовательности, обратной разборке. Порванные прокладки меняем. ЗР

СТАЛЬНЫЕ КРЫЛЬЯ

ПОРОЙ НЕОРИГИНАЛЬНОЕ «ЖЕЛЕЗО» ЛУЧШЕ ФИРМЕННОГО



«Жестянка» от «Начала».

ТЕКСТ / АРКАДИЙ КОЗЛОВ

Автолюбитель готов не поскупиться, только бы найти «родное» крыло к своей машине. Продавец, зная эту слабость, любую «жестянку» представит «вазовской», только что из Тольятти. И наверняка соврет! Но лишь наполовину. Потому как запчасти если и прибыли из Тольятти, то к АвтоВАЗу с большой вероятностью не имеют отношения – около 80% кузовных деталей на рынок поставляет фирма «Начало» из Набережных Челнов. «Морда» для «копейки» бывает родом только оттуда – больше ее никто не выпускает. Оптовики развозят запчасти по регионам (львиная доля уходит в Тольятти), откуда они расходятся по стране мелкими партиями. Вот и оказывается, что жестянка привезена из Тольятти, но изготовлена отнюдь не на ВАЗе.

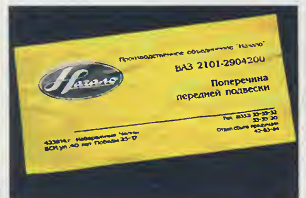
А вдруг крыло или капот не придется впору или заржавеет раньше времени? От чего зависит качество изготовления? От штамповой оснастки, металла и его обработки. Так вот. Эта самая оснастка (пуансон и матрица) для «Жигулей» привезена из Кутаиси. Как туда попали вазовские «дублеры» – тайна. «Дублеры» – это точные копии тех штампов, что используют в прессовом цехе, изготовленные в одном и том же месте. Нужны они для замены изношенных. Поскольку оснастка на прессах «Начала» такая же, как на АвтоВАЗе, к геометрии претензий быть не должно. Форма детали даже лучше, поскольку вазовские штампы изрядно потрепаны длительным использованием. Листовой прокат приходит из Липецка, Магнитки, Череповца – от поставщиков ВАЗа. Технология обработки такова. Сначала мойка перегретой водой с пропаркой для удаления масла с поверхности. Затем сушка в камере, электрохимическое фосфатирование и грунтовка – полный цикл. Такая «жестянка» ржавеет не быстрее «родной». Штампы для «самар» изготовлены уже самостоятельно, по официально купленным вазовским чертежам и технологии, с проверкой на собираемость в НАМИ.

Рынок, как водится, мгновенно отреагировал подделками. Приметы настоящих деталей от «Начала» – четкие радиусы сгиба, полное отсутствие заусенцев, точное расположение отверстий, хорошее качество грунтовки (слой ровный, без потеков, цвет матово-черный). Кроме того, на каждой детали – фирменная наклейка желтого цвета с логотипом и точными реквизитами производителя.

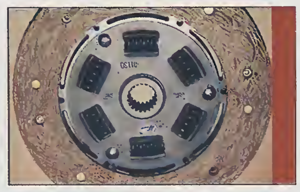
Кроме кузовных деталей, предприятие вот уже десять лет выпускает диски сцепления. «Классическая» конструкция – 2101 и 2106 – идентична вазовской, для переднеприводных отличается ступицей. ВАЗ выпускает сборную (для экономии металла), что порой приводит к провороту бобышки. Ступица из Набережных Челнов цельная, делается «раскаткой». Получилось немного дороже, но ощутимо надежнее. Да и диск в сборе легче балансировать. Пружины для диска получают из Белебея (от поставщика ВАЗа), фрикционные накладки – из Ярославля и Егорьевска, от давних вазовских партнеров. Остальные детали изготавливают на месте.

Всего на предприятии выпускают четыре вида дисков: «Москвич-2141», ВАЗ-2106, ВАЗ-2108 и «Ока», да еще задние тормозные колодки для этих же автомобилей (плюс ВАЗ-2103 и «Газель»). И эту продукцию приходится защищать от подделок – клеймом с логотипом и голограммой.

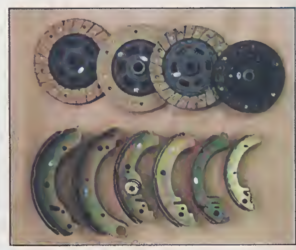
Так что не особенно верьте рыночным продавцам, размахивающим «вазовскими» крыльями. [ЗР]



Такая этикетка – на каждой кузовной детали.



Защита от подделки: клеймо с логотипом и голограмма.



Диски сцепления для моделей ВАЗа, «Москвича», «Оки» и тормозные колодки к ним.

ЗАМЕНА ВКЛЕЕННЫХ СТЕКОЛ

ВАЗ-2110

ТЕКСТ / АЛЕКСЕЙ РЕВИН,
ВИКТОР ЛЕЛИКОВ,
ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ЗР
«ТУШИНО»

Ветровое, заднее и неопускные боковые стекла «десяток» вклеены. Они – часть силовой схемы кузова. Ветровое стекло – трехслойное, а заднее (с элементом обогрева) и боковые – закаленные. Стоимость стекол и работ по их замене в Москве приведены в таблице.

А рукастый читатель может сэкономить на последней строчке таблицы, если вклеит стекло самостоятельно.

Рассмотрим работу на примере заднего стекла.



В салоне снимаем заглушки с винтов верхнего крепления задних ремней безопасности.



Ключом «на 17» отворачиваем винты крепления ремней к стойкам.



Поддев отверткой, снимаем накладки стоек.



Открыв задние двери, поддеваем отверткой и извлекаем по три пистона (с каждой стороны) крепления двух угловых панелей к боковым стойкам.



В салоне крестообразной отверткой отворачиваем по два пластиковых винта крепления панелей к задним стойкам.



Снимаем угловые панели.



Отсоединяем провода от нагревательного элемента стекла.



Снимаем окантовку стекла.

Снимаем крышку и уплотнитель багажника.

Для вырезания стекла необходимо проделать в клеевом шве отверстие, чтобы пропустить через него струну.

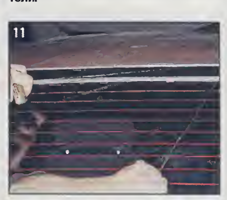


Прокалываем клеевой шов стальной проволокой...

...или делаем струной пропил в нижнем углу стекла.



Продеваем через отверстие струну и прикрепляем к ее концам держатели.



Распилив струной клеевой шов по всему периметру, вынимаем стекло.

Закаленное заднее стекло от сильного удара рассыпается на мелкие осколки. В этом случае перед вклейкой нового стекла нужно очистить проем от осколков и срезать старый клеевой шов с остатками стекла.



Срезаем старый клеевой шов острым ножом, оставляя слой толщиной 1-2 мм.



Набор для вклейки стекла включает тубу с клеем, обезжириватель и грунтовку (праймер), а также «пистолет» для выдавливания клея из тубы.





Обезжириваем по всему периметру край стекла в месте нанесения клея...



...и оконный проем.

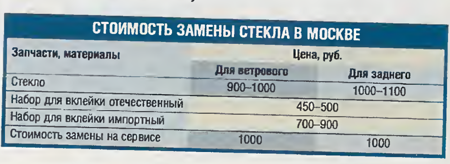


Наносим грунт на стекло...



...и оконный проем.

Надеваем на стекло окантовку.



СТОИМОСТЬ ЗАМЕНЫ СТЕКЛА В МОСКВЕ

Запчасти, материалы	Цена, руб.	
	Для ветрового	Для заднего
Стекло	900–1000	1000–1100
Набор для вклейки отечественный	450–500	
Набор для вклейки импортный	700–900	
Стоимость замены на сервисе	1000	1000



Выдавливая из тубы клей, наносим его ровным валиком высотой 10- 12 мм по всему периметру стекла.



Прикладываем стекло с окантовкой к оконному проему, обеспечивая равномерность зазоров с панелями кузова.

Чтобы стекло не сползало вниз, подкладываем под него клинья. Полимеризация клея продолжается 2–3 часа. В это время автомобиль нельзя передвигать, закрывать стекла дверей или хлопать ими, так как повышение давления воздуха в салоне может вызвать отрыв стекла. Выезжать на автомобиле желательно не ранее чем через 24 часа после вклейки стекла.

Боковое стекло можно заменить, сняв угловую панель кузова (см. фото 6).

Перед вклейкой ветрового стекла необходимо снять облицовку и накладку стекла.



В салоне поддеваем отверткой накладки передних стоек...



...и снимаем их.



Снимаем окантовку ветрового стекла.



Снимаем наружные уплотнители передних дверей.



Вырезать ветровое стекло удобнее, начав с нижнего угла, расположив оба держателя струны снаружи.

Прорезав около 20 см старого клеевого шва, проводим один конец струны внутрь салона и продолжаем резать до полного отделения стекла.

ЗАМЕЧАНИЯ

Стекло под своим весом зачастую сползает при склеивании. Надежно зафиксировать его можно подручными средствами. Достаточно уложить посредине стекла спущенную камеру от легкового автомобиля, на нее, поперек стекла, пару широких досок, прижать их к стеклу веревкой, пропустив ее через салон, и накачать камеру. Боковые стекла можно приклеивать так же, сложив камеру вдвое (см. ЗР, 2000, № 9, с. 192).

Как мы убедились, клей швейцарской фирмы «Гурит-Эссекс» позволит сэкономить время: шов становится прочным уже через полтора часа после вклейки, а закрывать двери и ехать можно сразу. Стоит он не дороже других импортных.

Покупая набор для вклейки, непременно проверьте срок годности – просроченный клей попросту не выдавить из тубы.

Не экономьте на клее! Пусть он лучше вылезет из-под прижатого стекла – излишки нетрудно удалить. Если же нанесете недостаточно, неминуемо появление щелей – вода будет просачиваться в салон.

Для вклейки ветрового или заднего стекла необходимо 500–600 г герметика, для бокового – около 300 г.

ГОРЯЧАЯ КНОПКА

КОГДА ОТКАЗАЛ ПРИКУРИВАТЕЛЬ



ТЕКСТ / ВЛАДИМИР АРБУЗОВ,
ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ЗР «МОЖАЙСКИЙ»

Курить вредно, кто же спорит. Однако прикуриватель в современном автомобиле – не просто устройство для розжига сигарет, но, что гораздо важнее, – единственная доступная розетка. От нее питаются почти все дополнительные электроприборы: компрессор, переноска, радар-детектор... даже походная кофеварка. Со временем контакты розетки теряют упругость и она работает все хуже, пока, наконец, не отказывает совсем. Пора ремонтировать.

Вначале проверим исправность предохранителя (например, на «Москвиче-2141» это № 7 номиналом 8 А) и отключим аккумуляторную батарею.



Отворачиваем четыре винта крепления декоративного кожуха (бороды) автомагнитолы и опускаем его.



Отсоединяем электрический разъем.



Поддев отверткой, отжимаем вверх металлический язычок...



...и извлекаем гнездо прикуривателя.

Если пластмассовый корпус не покороблен, можно заменить только металлическое гнездо.



Подобравшись снизу пальцами, сжимаем боковинки корпуса подсветки...



...и вынимаем его.



Поддев отверткой, вынимаем наружный пластиковый корпус.



Вставляем новый корпус, совместив его замок с вырезом в панели, а затем и корпус подсветки. Его «усы» должны попасть в продольные вырезы.

Соединяем электроразъем, подключаем аккумулятор и проверяем работу прикуривателя – провода не должны греться. ЗР



УЧРЕДИТЕЛЬ
ОАО «За рулем»
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Виктор Панярский
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Владимир Аркуша
Марк Тилевич
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Станислав Нечаюк
Андрей Ладыгин *(зам.отв.секретаря)*
ОТДЕЛ ИСПЫТАНИЙ
Игорь Твердунов *(зав. отделом)*, Александр Будкин, Сергей Воскресенский, Анатолий Карпенков, Михаил Колодочкин, Вадим Крючков, Юрий Нечетов, Анатолий Фомин
ОТДЕЛ ТЕХНИКИ
Антон Чуйкин *(зав. отделом)*, Алексей Воробьев-Обухов, Сергей Канунников, Максим Сачков
ОТДЕЛ АВТОМОБИЛЬНОЙ ЖИЗНИ
Елена Варшавская *(зав. отделом)*, Дмитрий Леонтьев, Игорь Моржаретто
ОТДЕЛ ИНТЕРНЕТА, СПОРТА
Аркадий Алексеев *(зав. отделом)*, Сергей Зиновьев
ОТДЕЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ
Вячеслав Субботин *(зав. отделом)*, Аркадий Козлов, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров, Борис Синельников, Антон Уткин
СОБСТВЕННЫЕ КОРРЕСПОНДЕНТЫ:
в Киеве Леонид Сапожников,
в Тольятти Сергей Мишин
ОФОРМЛЕНИЕ
Александр Барабанов *(главный художник)*, Наталья Кледова *(зав. отделом)*, Людвиг Быстроновский *(макет)*, Олег Воеводов *(графика)*, Александр Батыру, Владимир Князев, Александр Полунин *(фотокорреспонденты)*, Татьяна Чикунова *(верстка)*, Мая Исаенкова *(корректура)*
ОТДЕЛ ПИСЕМ
Сергей Митин *(зав. отделом)*
ОБЩЕСТВЕННАЯ ПРИЕМНАЯ
Сергей Волгин, тел. (095) 208-30-27
ЦВЕТОДЕЛЕНИЕ
Дизайн-центр «За рулем». Алексей Васин *(директор)* тел. (095) 978-21-91, телефакс (095) 250-26-41
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Антонина Диричева *(зав. отделом)*
тел. (095) 207-19-42, 267-30-65
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Семен Шадрин, тел. (095) 978-03-89,
телефакс (095) 978-00-12
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ПОЛЕЗНЫЕ СТРАНИЦЫ»
Александр Мухин, тел. (095) 978-87-23,
телефакс (095) 978-87-14

Формат 207х270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия) компанией OTA Media
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 445 000 экз.
сертифицирован
Национальной тиражной службой

Адрес редакции: 103045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 207-23-82, 207-19-42, телефакс 737-43-07
телефонные опросы, тел. 262-38-28
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru

Веб-сервер «За рулем» размещен в компании «МТУ-Информ», тел. (095) 258-78-78 http://www.mtu.ru
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписаться на журнал можно во всех отделениях связи СНГ.

Цена одного экземпляра по каталогу «Роспечать» – 30 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания на полгода 70321, на год 72390.

ЧИТАЙТЕ В МАЙСКОМ



В стремлении сделать автомобиль безопаснее создатели подвергают его безжалостным испытаниям – на удар. Рассказываем, как это делается и что дает конструкторам.

• **«Рено-Вель Сатис»**, впервые показанный к 100-летию фирмы в 1998 году как концепт-кар, вскоре должен стать новым флагманом «Рено». В этом качестве его представили журналистам.



• Традиционный поставщик УАЗа – ОАО «Волжские моторы» сначала выпустил двигатель увеличенного объема (2,9 л), а теперь оснастил его верхним распредвалом. Получился, по существу, **новый мотор: УМЗ-249.10.**

• В сравнении с обычными **фильтрам тонкой очистки топлива** на впрысковых моделях **ВАЗа** приходится работать в более тяжелых условиях. Соответствуют ли они им – тема очередной экспертизы.

• Еще одна проверка – **качество ходового инструмента: свечных ключей.**

• **Гаражные замки** сегодня – на любой вкус и по любой цене. Эксперты редакции определяют их истинную ценность в тесте «Сверни ему шею» с проверкой возможностей противостоять взломщикам.

• Как сегодня помыть автомобиль? Платные мойки – не всем по карману,

НОМЕРЕ

во дворах и на улипах – не разрешается. В ряде случаев поможет **«сухая чистка» – без воды, с помощью специальной салфетки.**



• Приуроченный к началу «ездового» сезона **обзор рынка багажников** (отечественных и зарубежных) оценивает эти аксессуары по критерию «назначение–свойства».



• Дачная эпопея включает для многих и сюжеты **с доставкой** за город **газа в баллонах**. Можно нарваться на неприятность.

• Как попасть в собственный автомобиль, **если ключи** от него **потерял или запер внутри**; как демонтировать **форсунки впрыскового мотора «десятки»; советы по ремонту** «сарая» – **ВАЗ-2104.**

• Былое. В нынешнем году – 60 лет с начала Великой Отечественной войны. В преддверии круглой даты **рассказываем об автомобильной технике советских войск** и их противника – **вермахта.**



• Вниманию тех, кого заинтересовала статья на с. 22-23 этого номера. С Днем смеха, дорогие читатели!

/ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, опубликованные на с. 124: 1, 6, 8, 9, 13, 18, 22, 24.

I. Пункт 12.4 Правил не запрещает остановку транспортных средств на расстоянии 5 и более метров от края пересекаемой проезжей части (а не границы перекрестка). Поэтому ни водитель грузовика, ни водитель синего легкового автомобиля, остановившегося в соответствии с требованиями пункта 12.1, Правил не нарушили. Действие знака 3.27 «Остановка запрещена» распространяется в том числе и на транспортные средства, управляемые инвалидами I или II группы или перевозящие таковых.

II. Зеленый автомобиль имеет преимущество, поскольку находится на главной дороге: в соответствии с пунктом 1.2 Правил главной является дорога с твердым покрытием по отношению к грунтовой. Наличие же на второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком участка с твердым покрытием не делает ее равной по значению с пересекаемой.

III. Знак 3.20 не запрещает обгон только одиночных транспортных средств, движущихся со скоростью менее 30 км/ч (см. приложение 1 к Правилам).

IV. Действие знака 4.1.1, установленного в начале участка дороги, распространяется до ближайшего перекрестка. Знак не запрещает поворот направо во дворы и на другие прилегающие к дороге территории (приложение 1 к Правилам). Знак 5.19.2 не запрещает поворот направо.

V. Знак 2.4 однозначно требует от водителей уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге (приложение 1 к Правилам).

VI. В соответствии с пунктом 8.1 Правил перед поворотом водитель обязан подать сигнал световым указателем поворота или рукой – водитель легкового автомобиля этого не сделал. Пункт 8.5 не обязывает водителей занимать соответствующее крайнее положение перед поворотом на перекресток, где организовано круговое движение.

VII. В соответствии с пунктом 24.3 Правил велосипедистам запрещается поворачивать налево на дорогах с трамвайным движением.

VIII. Последовательность разъезда транспортных средств на этом перекрестке регламентируется пунктами 13.9–13.12 Правил. Автобус проедет первым, так как находится на главной дороге (пункт 13.9), после чего может начинать движение красный автомобиль (пункты 13.10 и 13.12). Выехав на перекресток, грузовой автомобиль в соответствии с пунктом 13.11 ПДД должен уступить дорогу синему автомобилю, приближающемуся справа.

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ ДМИТРИЙ МИТРОШИН